

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RICARDO 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

18.º do 35.º anno | LISBOA, 16 de Setembro de 1922 | Número 834

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Companhia Portugueza.** — 3.º Aditamento ao Aviso ao Púlico A n.º 16 de Março de 1920. Serviço que presta o apeadeiro de Ayanca.

## SUMMARIO

A Companhia de Guimarães em 1921, por J. Fernando de Souza .....	205
Soluções urgentes que se impõem, por F. S.....	206
O comércio externo em 1921, por Quirino de Jesus .....	207
Paris-Lisboa-Marrocos .....	208
Viagens e Transportes .....	209
Carta de Paris, por Guerra Maio .....	210
União Internacional de Caminhos de Ferro .....	211
Os caminhos de ferro Argentinos .....	212
Parte Oficial .....	212
Linha Portuguesa .....	213
Paquete «Pedro Gomes» .....	213
As redes de transporte de energia eléctrica de alta tensão em França .....	213
A crise da indústria alemã .....	213
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Relatório (Continuação) .....	214
Parte Financeira :	
Bol. Comercial e Financeiro .....	214
Cotações .....	215
Vapores .....	216

## A Companhia de Guimarães em 1921

A desoladora impressão causada pelo exame dos resultados do último exercício dos nossos caminhos de ferro: Estado ou Companhias faz exceção à pequena linha de Guimarães. Os seus 56 quilómetros continuam tendo tráfego intenso e progressivo como as outras, mas as despesas logram ficar á quem das receitas o bastante para deixar a habitual remuneração ao capital, facto único na nossa rede.

Para essa situação caminha sem a ter reconquistado ainda, a Companhia da Povoa, como vimos na *Gazeta* de 1 de junho último.

Com efeito, conseguiu a Companhia pagar com as receitas as despesas d'exploração e a annuidade das obrigações, ficando um pequeno saldo de cerca de 3 contos a encontrar com os déficits anteriores. Sem a queda do cambio e a concomitante melhoria de vencimentos que a Companhia tem que conceder, vê-a-íamos, senão no actual exercício, ao menos no seguinte, poder remunerar o capital acções ha anos já privado de dividendo.

Examinemos agora o relatório da Companhia de Guimarães em 1921.

As receitas da exploração foram as seguintes, em escudos, nos últimos dois anos:

Receita do tráfego .....	744:952\$	437:190\$	+307:762\$
" fóra do tráfego .....	11:868\$	10:792\$	+1:076\$
Total .....	756:820\$	447:982\$	308:838\$

Tão considerável aumento das receitas do tráfego decompõe-se nas seguintes parcelas:

Passageiros .....	404:853\$	250:826\$	+154:027\$
G. V. ....	76:391\$	57:098\$	+19:293\$
P. V. ....	263:708\$	129:266\$	+134:442\$
	744:952\$	437:190\$	+307:762\$

Este importantíssimo aumento de cerca de 70 % sobre 1920 foi devido na quasi totalidade ao agravamento das sobretaxas. Todavia, apesar da elevação do preço o tráfego, salvo nas recovagens, aumentou em quantidade, como o mostram os seguintes dados estatísticos:

Passageiros .....	497:248	487:066	+10:182
G. V. (tonel.) ....	4:436	5:963	-1:527
P. V. " ....	63.674	55:411	+8:263

Se compararmos as receitas de 1921 com as de 1919 achamos um aumento, nas do tráfego, de 480:633\$ ou 182 %.

As receitas por quilometro de via atingiram 13:303\$ e por quilometro de trem 5\$58. Se incluirmos as receitas fóra do tráfego teremos 13:515\$ e 5\$67.

A receita da pequena velocidade representou 35 % da receita total do tráfego, percentagem que na da Povoa mal atingiu 31 %.

Vejamos agora a despesa.

O relatório accusa 661:611\$ de despesa d'exploração, á qual ha que juntar, porém, as seguintes parcelas que figuram em separado na c/ de Ganhos e Perdas:

Gerencia .....	10:368\$
Contribuições .....	16:844\$
Caixa de Socorros .....	5:434\$
Diversas .....	8\$
Total .....	32:654\$

o que eleva a despesa a 694:265\$ ou 12:404\$ por quilometro em vez de 11:814\$ acusados no relatório. A despesa por quilometro de trem foi de 5\$20 em vez de 4\$95 mencionados. A receita líquida da exploração foi 62:555\$ ou 1:111\$ por quilometro de via e \$47 por quilometro de trem. O percurso dos comboios foi de 133:466 quilómetros ou mais 4:959 que em 1920.

As despesas em 1920 tinham ascendido a 367:425\$ sem contar com as da Administração. Em 1921 foram 661:611\$. O aumento foi, pois, de 294:186\$, inferior ao das receitas.

As despesas d'exploração decompõem-se nas seguintes parcelas:

Administração, despesas gerais .....	32:654\$
Direcção e serviços centrais .....	52:396\$
Movimento .....	77:055\$
Via e obras .....	102:532\$
Tracção e oficinas .....	303:628\$
Subvenções ao pessoal .....	125:436\$
Troço commun .....	564\$
	694:265\$

Os principais aumentos de despesa deram-se na Tracção (157:040\$), na qual predominou o combustível, representando a despesa de 205 contos; nas subvenções (72:992\$). Vem depois a Via com mais 53:058\$, o Movimento com 47:479\$ e a Direcção com 36:486\$.

Nas despesas de tracção estão incluídos 12.712 de aquisição de máquinas-ferramentas, o que não é propriamente despesa d'exploração.

O coeficiente d'exploração foi 0,92 e não 0,87 como o relatório accusa por não incluir as despesas gerais e de administração nas de exploração.

No tráfego de p. v. predominaram as seguintes mercadorias:

	1921	1920
Carvão . . . . .	15.592 <sup>t</sup>	12.131 <sup>t</sup>
Madeira . . . . .	10.794	10.888
Algodão . . . . .	4.787	4.391
Cereais . . . . .	4.043	2.592
Vinhos . . . . .	2.957	5.864
Materiais de construção . . . . .	2.712	1.092
Tecidos . . . . .	1.371	1.924
Diversos . . . . .	1.400	902
Productos minerais . . . . .	1.733	1.341
Farinhas . . . . .	1.315	1.186
Cal . . . . .	1.355	916
Couros . . . . .	1.224	668
Metais . . . . .	1.130	663
Sal . . . . .	1.830	1.668
Azeite . . . . .	797	777
Arroz . . . . .	579	373
Fios . . . . .	609	546
Legumes . . . . .	508	419
Taras . . . . .	989	1.446

A principal diferença para menos deu-se nos vinhos e nas taras, somando 3.365 toneladas.

As receitas do tráfego e fóra do tráfego hão que juntar 7.198\$ de receitas diversas elevando o total a . . . . . 764.018\$

As despesas foram . . . . . 694.265\$

O saldo foi . . . . . 69.753\$

Os encargos financeiros (juros e amortização das obrigações) importaram em . . . . . 59.239\$

Lucro do exercício . . . . . 10.514\$

Deve-se notar que o Estado auferiu os seguintes proventos directos:

Impostos sobre o tráfego . . . . .	50.875\$
" " a Companhia . . . . .	16.844\$
Total . . . . .	67.719\$

Assim pois, de um empreendimento para o qual nada concorreu o Estado auferiu 67.719, enquanto o capital teve apenas um lucro de 10.514\$.

E' digno de nota o impulso dado á grande reparação do material. Assim á reparação das locomotivas foi consagrada a importante quantia de 41.302\$, em que avulta a substituição das caixas de fogo de duas locomotivas.

O saldo de 10.514\$ junto ao de 1920 permite distribuir o dividendo de 6 % ás acções.

O balanço pode-se resumir pela forma seguinte:

#### Activo

##### Immobilizado:

Construção . . . . . 1.548.992\$

##### Realisavel:

Materiais . . . . . 107.029\$

##### Mobilisavel:

Caixa, dinheiro, valores em depósito, devedores e obrigações autorizadas . . . . . 197.818\$

Total . . . . . 1.853.839\$

#### Passivo

##### Não exigível ou exigível a longo prazo:

Acções e obrigações . . . . .	1.495.470\$
Fundos de amortização e resumo . . . . .	116.270\$
Exigível . . . . .	221.656\$
	1.833.396\$

Lucros e Perdas . . . . . 20.443\$

A Caixa de Aposentações teve 14.272\$ de receitas, das quais 5.932\$ de contribuições do pessoal, multas e 2.146\$ de juros e dividendos do capital. As despesas atingiram 6.746\$ a que se juntaram 4.696\$, de compra de títulos, ficando o saldo de 15.169\$. O capital somma 30.875\$ em obrigações e acções da Companhia,

Se houvesse melhoria do cambio, a situação da Companhia que é desafogada, tornar-se-ia prospera, permitindo-lhe o planeado prolongamento da sua linha até o coração da região de Basto.

Com prazer registamos estes factos relativos a uma empreza que sem auxilio do Estado creou um valioso instrumento de fomento.

Sabemos que está favoravelmente resolvida a pretensão da Companhia da Povoa ao prolongamento da sua linha até á Trindade com a fixação do prazo de 90 anos para todas as concessões e estreitamento da via para 1 metro.

Resta conceder-lhe a ligação com Lousada para estabelecer a continuidade da via com a linha de Guimarães e unificar a exploração das duas companhias com vantagem para ambas.

J. Fernando de Sousa.

## Soluções urgentes que se impõem

Representaram as empresas ferroviárias ao Governo, ponderando a critica situação em que as coloca o agravamento dos cambios e a necessidade de conceder novas subvenções ao pessoal. Isto quando algumas se veem impossibilitadas de satisfazer os encargos financeiros obrigatórios e todas elas tem urgente necessidade de aquisição de material fixo e circulante, sem disporem dos recursos necessários nem do meio de recorrerem ao crédito.

Pediram por isso a elevação das sobretaxas que foi votada pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, podendo ir até 500 por cento em vez dos 300 actualmente cobrados, o que equivale a um aumento de 50 % sobre os preços vigentes.

E' um aumento considerável. O preços ficam sendo oito vezes o que eram antes da guerra, o que está muito abaixo da elevação de preços dos salários e materiais. Só o carvão, que é a principal fonte de despesas custa, ao cambio actual, 30 vezes o que custava há 8 anos.

Os preços do caminho de ferro, mesmo agravados com as novas sobretaxas, não estão de modo algum em proporção com os dos outros meios de transporte.

Com o aumento das sobretaxas vai coincidir a concessão de novas subvenções ao pessoal, que tem de ser determinadas de modo que se lhe faculte a vida

sem dificuldades de maior e se tenham em conta as possibilidades das emprezas, que teem que atender a multiplos encargos.

Ha porem em elemento gravemente perturbador: os caminhos de ferro do Estado, cujo pessoal é ferroviario para o efecto das regalias especiaes inherentes a esse exercicio, e invocam a sua qualidade de empregados publicos para se equipararem em vantagens, á burocracia.

Nos primeiros onze annos *ominosos* da Administração de aquelles caminhos de ferro, considerou-se esta equiparada ás companhias e pelos vencimentos que estas davam ao pessoal se pautavam os de aquella. Nunca se fizeram confrontos e parallelismo com o funcionalismo do Estado.

Vieram tempos luminosos e enveredou-se por caminho diverso. Nomeações e promoções por decreto do mais humilde agente, com visto do Conselho de Finanças, equiparações de vencimentos e subvenções, tudo se foi adoptando, a ponto tal que a nova lei de subvenções já se considera de applicação concreta aos ferroviarios do Estado, que ora são ferroviarios ora empregados publicos, como o morcego da fabula:

*Je suis oiseau: voyez mes ailes!*  
*Je suis souris: vivent les rats!*

Naturalmente o pessoal das grandes companhias dirá que é ferroviario como aquelle e, portanto, que deve ter eguaes vencimentos. Em seguida o das pequenas companhias argumenta por igual forma em relação ao das grandes, e ahi temos a equiparação universal ao funcionalismo. Porque não hão de exigir o mesmo os empregadss de fabricas, de escriptorios, de todos os ramos de actividade particular? Será o ideal socialista tomado por normas universaes as do Estado-patrão.

Ora as linhas do Estado acostumaram-se a pedir ao thesouro publico que lhes salde os deficits. As Companhias teem que manter normas diversas e fazer ver ao seu pessoal que nada teem com o que o Estado faz ao d'elle conforme lhe dá na gana. Estas concedem o que fôr possivel e rasoavel, umas mais, outras menos, segundo as suas circumstancias, pela mesma razão que o meu vizinho tem automovel e eu não o tenho, porque não posso, sem invocar todavia igualdade de direitos.

E' preciso que as grandes companhias dêem o exemplo sem se deixarem dominar por uma especie de *derrotismo* prompto para todas as capitulações.

Ha outro aspecto da questão que a Junta Consultiva encarou detidamente e que nunca é de mais lembrar: a aquisição do material preciso, que não pode ser feita com os recursos proporcionados por sobretaxas.

Dois meios se podem aproveitar: o fornecimento do material pela Alemanha em conta de reparações; a compra nos termos ordinarios, com o pagamento por meio d'un emprestimo, a cujos encargos se ocorra com disponibilidades seguras.

O primeiro meio de que ha perto de dois annos se falla, sem um esforço serio e pratico para o utiliar, é o que mais convem. A elle me tenho referido por diversas vezes. A parte o esforço intelligente dos srs. drs. Antonio da Fonseca e Nuno Simões nos seus ephemeros consulados, ninguem tem feito caso do problema de tal magnitude. Diz-se que vae tomar-o a peito o sr. dr. Veiga Simões, nosso ministro em Berlim.

Assim seja.

Quanto a emprestimos para aquisições: que nos obrigariam a consideraveis sahidas de ouro para pagamento de material, falta-lhes a base segura: o credito, que dá o regular desempenho dos compromissos anteriores, e a confiança na existencia de disponibilidades certas, que obviam ao pagamento da anuidade do emprestimo: será preciso, além d'isso, isentar de direitos, para mais pagos parte em ouro, o material que se importasse. Haveria ainda que alterar os preceitos dos contractos relativos á liquidação da garantia de juro, que não estão em harmonia com as circumstancias.

Que esperança pode haver do exame e resolução criteriosa de tão poderosos assumtos, quando vemos promulgada a lei absurda que vae pedir ao aumento da circulação fiduciaria 30.000 contos para os gastos em construções na rede dos Caminhos de ferro do Estado?

Teem estes mais de 3.000 contos disponiveis de receita annual no fundo especial (e que agora vae ser muito augmentada, pois os impostos crescem proporcionalmente ás sobretaxas) para o encargo de um emprestimo ordinario nos termos da respectiva lei organica. Porque se vae recorrer a um expediente pernicioso eom a agravante de desviar 30.000 contos de outras obras uteis de fomento?

Deve o Governo ser auctorizado a conceder ás Companhias a necessaria assistencia financeira, modificando, se preciso fôr, certos preceitos dos contractos, mórmente os que respeitam ás liquidações.

Munido d'essa auctorisação importa examinar com tino, a situação de cada Companhia, proporcionando os auxilios ás necessidades e circumstancias de cada uma.

Só assim se fará obra util. E não ha tempo a perder, se não quizermos chegar á maior ruina e deprimente situação pela quasi paralyzação dos serviços de Caminhos de ferro.

F. S.

## O comercio externo em 1921

Ainda só agora saiu a estatistica do Commercio e Navegação de Portugal relativamente aos mezes de Janeiro a Setembro de 1920. D'este modo continuamos a não saber qual foi o movimento no anno inteiro e muito menos se tem quaesquer elementos quanto a 1921. Esta é uma das nossas maiores vergonhas nacionaes. Não ha maneira de se pôrem em dia os serviços da Direcção Geral de Estatística, sendo provavelmente das alfandegas a culpa d'este deploravel atrasamento.

O movimento do commercio externo de Janeiro a Outubro de 1920 foi o seguinte, expresso em contos:

	Geral	Especial
Importação .....	524.419	466.432
Exportação .....	219.284	161.277
Total .....	743.703	627.709

Por mera hypothese, imaginemos que nos outros quatro mezes o movimento foi na mesma proporção

que nos oito primeiros. No anno inteiro, teríamos o seguinte resultado:

	Geral	Especial
Importação.....	655.500	583.000
Exportação.....	274.100	201.600
Total .....	929.600	784.600

Provavelmente o movimento no anno inteiro foi um pouco inferior áquelle que assim de luzimos de uma hypothese que nos leva apenas a uma approximação muito problematica. Admitamos, porem, aquelle resultado para confronto com os annos anteriores.

O movimento do commercio externo, expresso em contos, teria sido o seguinte, desde 1913 a 1920:

	Importação geral	Exportação geral	Total
1913	110.476	56.785	167.261
1914	91.151	48.966	140.115
1915	101.170	58.686	159.856
1916	158.320	85.025	243.345
1917	168.264	86.046	254.310
1918	202.958	107.955	310.953
1919	258.130	135.685	393.815
1920	655.500	274.100	929.600

	Importação especial	Exportação especial	Total
1913	88.978	35.287	124.265
1914	69.331	27.146	96.477
1915	76.115	33.630	109.745
1916	129.310	56.015	185.325
1917	137.405	55.189	191.594
1918	178.407	83.444	261.851
1919	229.428	106.983	336.411
1920	583.000	201.600	784.600

Os augmentos consideraveis que vemos desde 1916 são meras aparenças, de modo geral. São devidos ao encarecimento dos preços e á diminuição do valor da moeda. A nossa catastrophe cambial precipitou-se precisamente com toda a velocidade desde Janeiro 1920. Assim não admira que fossem tão grandes os saltos dos valores de todos os movimentos de 1919 para 1920.

Verdadeiramente não se pode fazer um juizo seguro, deante da simples evolução das cifras estatisticas, acerca do proprio valor de cada um dos ramos do nosso commercio externo, considerado em si mesmo e nas suas relações com os outros. Só por um longo trabalho paciente e difficult se poderia chegar a conclusões dignas de grande credito.

Já os proprios valores da importação commercial não representam a realidade. Mas peor succede com os da exportação. Os valores declarados pelos exportadores, ou admitidos pelas alfandegas, sempre foram muito mais baixos do que os verdadeiros. Durante a guerra e depois d'ella, á medida que as mercadorias encareciam ou principalmente que se desvalorizava o escudo, aquellas diferenças foram tomando proporções notaveis e ás vezes enormes.

Assim, o *deficit* da nossa balança commercial é muito inferior ao que as estatísticas parecem inculcar e até o podemos julgar desaparecido, se acrescentarmos aos valores intrinsecos da exportação da metropole os da nossa exportação ultramarina. Não se julgue, porém, que isso define uma situação feliz.

Por um lado, se a nossa importação foi realmente decaindo, não foi porque produzissemos mais do que antes, mas sim porque se fizeram restricções e prohibições consideraveis e ainda mais porque diminuiu tragicamente o nosso poder de compra, deixando-se de adquirir aquillo que era indispensavel para a reparação e reconstrucção do nosso edificio economico arruinado. Por outro lado, uma grande parte dos va-

lores da nossa exportação metropolitana e colonial ficaram depositados no estrangeiro, em vez de virem compensar, desenvolver e robustecer a nossa economia nacional.

A quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do continente e ilhas adjacentes nos oito primeiros mezes de 1920, foi respectivamente 816.493 e 1.245.565 tonneladas. As cifras ter-se-hiam elevado no anno inteiro a 1.020 000 a primeira e a 1.556.000 a segunda, se o movimento seguisse a mesma proporção no resto do anno, hypothese que nos leva decerto a um exagero.

Em 1919 carregaram nos mesmos portos 843.480 e descarregaram-se 1.664.366. O aumento na primeira rubrica, em 1920, deve ser bastante inferior ao que se deduziria destes calculos. Mas uma conclusão parece já bem certa: é a de que diminuiu o movimento das mercadorias descarregadas, o que foi devido á falta de ouro para se adquirir em boas condições os materiaes necessarios á nossa reconstituição económica, ao mesmo tempo que, pela baixa da nossa producção, importamos maior quantidade de cereais.

Ha, no fim de tudo, um confronto que é esmagador. A quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas foi respectivamente de 1.547.428 e 2.810.246 toneladas em 1913. Comparem-se estes numeros com os de 1919 e 1920 e ahí se tem um dos signaes formidaveis do nosso desastre economico, porque ao mesmo tempo a nossa agricultura produzia cada vez menos.

E assim continuaremos enquanto não tivermos uma governação transformadora.

Quirino de Jesus.

## Paris Lisboa-Marrocos

Em outubro proximo deve ser inaugurada a escala, por Lisboa, dos vapores de linha Bordeus-Casa Blanca, que passarão a fazer um serviço commun com o *Sud-Express*, pois permitirá aos passageiros fugir dos horrores do mar da Mancha e fazer dois dias de economia de Marrocos a Paris.

A viagem marítima limitar-se-ha a 24 horas, o que, com a do *Sud*, permitirá aos passageiros ir de Casa-Blanca a Paris em 56 horas, o que é um verdadeiro record.

No sentido Paris Casa-Blanca, ella será um pouco mais longa visto a chegada a Lisboa do *Sud-Express* ser a horas muito tardias, e não permitir um serviço bem combinado.

Os vapores partirão de Lisboa ás 11 horas da noite, mas como lhe não é possivel chegar a Casa Blanca a horas de desembarcar os passageiros, e estes só o podem fazer no dia seguinte pela manhã, dá em resultado que o percurso marítimo será de 33 a 34 horas, tornando assim a viagem de Paris a Casa Blanca em 70 horas, quasi tres dias.

Seria necessário que o *Sud* chegasse a Lisboa ahí pelas 4 horas da tarde, para que os passageiros pudessem alcançar o vapor e este pudesse chegar a Casa-Blanca no dia seguinte, pelas seis horas da tarde, com o que se teria uma viagem de Paris a Casa Blanca em 56 horas, em ambos os sentidos,

O trafego de passageiros de Paris para Marrocos tende a augmentar, sendo aliás hoje já consideravel, e por isso necessário se torna que as Companhias de caminhos de ferro levem os seus esforços ao maximo sacrificio a fim de que o *Sud-Express* possa cabalmente servir os interesses do Porto e de Lisboa, pois n'elles vão os mais legitimos interesses do País.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## **Malhaes para o transporte de cascos chelos**

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste adquiriu malhaes de madeira apropriados para a segurança e bom acondicionamento nos vagões, dos cascos contendo azeite, vinho, vinagre etc, a fim de evitar avarias no vazilhame e consequentes derrames dos líquidos, os quaes tem á disposição do publico que os pode utilizar mediante a taxa de aluguer de \$30 por cada casco ou pipa, isenta de qualquer sobretaxa.

## **O apeadeiro de Avanca**

Foi ampliado, a partir de hontem, o serviço do apeadeiro de Avanca situado na linha do Norte, passando a prestar o serviço de passageiros, bagagem, veículos, animais e mercadorias em grande e em pequena velocidade, interna e combinada, limitado a volumes de peso indivisivel até 100 kilogramas e a vagões completos, nas condições estabelecidas pelo aviso ao Publico A n.º 4 da C. P. que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores.

## **Festas em Setubal**

As chamadas festas Bocageanas que todos os annos se efectuam em Setubal, começam amanhã.

No programa que é deveras atrahente figuram entre outros numeros tradicionaes touradas, nas quaes tomam parte os melhores artistas portuguezes ; iluminação, fogo de artificio, etc.

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste fazem serviço especial de comboios a preços reduidos das suas principaes estações para Setubal e volta, o que concorrerá sem duvida, para levar grande numero de forasteiros á famosa cidade do Sado.

## **Festas a Sr.<sup>a</sup> da Nazareth.**

Começaram no dia 14 e terminam amanhã as tradicionaes festas á Sr.<sup>a</sup> da Nazareth que são sempre muito concorridas.

A Companhia Portugueza faz um serviço especial de comboios com bilhetes de ida e volta entre Lisboa-Rocio e Vallado e Torres Vedras-Vallado que teem tido um optimo aproveitamento.

Amanhã realiza-se o ultimo comboio de volta para Torres Vedras.

## **Farinhas de uma para outra província de Hespanha em transito por Portugal**

O governo hespanhol a pedido de alguns comerciantes da província de Salamanca, auctorizou por ordem de 25 de Agosto ultimo a expedição em vagões abertos de farinhas d'aquelle província para outras hespanholas em transito por Portugal, mediante determinadas prescripções a cumprir junto das alfandegas.

O trafego de farinhas de Salamanca para o Sul de Hespanha, entrando em Portugal por Villar Formoso e sahindo pela fronteira de Badajoz em tempo chegou a attingir uma certa importancia ao abrigo de uma tarifa combinada entre as Companhias portuguezas e hespanholas.

Tendo mais tarde sido prohibido, foi novamente auctorizado em 1921.

Desde então, na epocha propria tem-se effectuado o transporte de alguns vagões, não tendo, comtudo, chegado a attingir a importancia de outras eras, para o que muito tem contribuido a pequena disponibilidade de material para carregamento.

Actualmente devido á desvalorisação da moede portugueza, o transporte pelas nossas linhas sa-muito mais economico do que seguindo directa mente pelas linhas hespanholas, muito embora tenham que effectuar maior percurso, o commercio de Salamanca procura aproveitar essa economia. As diffi-culdades, porem, dà falta de material fechado para o transporte, sendo insuperavel, fez com que apelassem para o inaterial aberto, pouco apropriado na verda-de, mas que sendo bem cobertos com bons encera-dos pode resolver o problema.

Para os interesses do nosso Paiz, e em especial para as nossas linhas ferreas, a resolução do governo hespanhol apenas nos traz vantagens que não deve-mos pôr de parte.

Trata-se d'um trafego que nos pode trazer uma razoavel receita e que convem por todas as formas animar.

Está, pois, nas mãos das Companhias da Beira Alta e da C. P. tomarem as medidas convenientes para que uma vez iniciados esses transportes, os expedi-dores não tenham que se queixar de demoras no seguimento das suas remessas, nem de quaesquer ou-tros transtornos.

Evidentemente as linhas hespanholas não podem estar satisfeitas com esta medida, mas com isso não temos nós nada que ver, tanto mais que em nada contribuimos para isso senão com o favor do cam-bio, bem a nosso pezar.

## **Rapidos entre Lisboa e Porto**

O extraordinario movimento de passageiros que já começou a acentuar-se com o inicio da epocha de ba-nhos, levou a Companhia Portugueza, no intuito de bem servir o publico, a estabelecer desde o dia 25 d'este mez e até 7 de Outubro proximo, um serviço diario de comboios rapidos entre Lisboa e Porto.

Assim os comboios que se estão effectuando tres vezes por semana e que partem de Lisboa ás 17-20 e do Porto ás 8-04 passam a realizar-se durante aquele periodo, todos os dias, passando, portanto, a haver entre as duas cidades, além dos comboios correios e omnibus do horario em vigor, tres comboios de serviço directo em cada sentido: o rapido que parte ás 8-30 e chega ao Porto ás 14-24; o Sud-Express que sae de Lisboa ás 11-35 e chega ao Porto ás 16-36; e outro rapido que parte ás 17-20 e chega ás 23-27 a Porto. Em sentido inverso, o rapido das 8-04 que chega a Lisboa ás 14-33; Sud-Express que parte ás 14-39 para chegar ás 21 00, e outro rapido das 17-18 que chega ao Rocio ás 23-22!

Com este magnifico serviço não deve haver a acu-mulação demasiada de passageiros que se tem notado n'estes ultimos tempos e a viagem deve-se fazer co-modamente.

## **Festas á Senhora da Ajuda em Espinho**

A romaria á Sr.<sup>a</sup> da Ajuda em Espinho é a mais concorrida do norte do Paiz. Milhares e milhares de criaturas ali acorrem, levadas umas pela devoção, ou-tras pela aancia do divertimento. Como pitoresca é tal-vez a mais interessante, e sob esse aspecto não deve deixar de ser vista por todos quantos amam as coisas portuguezas e desejam dar ao seu espirito culto uns momentos de gozo.

E como é um excellente motivo para chamar gente á linda villa de Espinho, o caminho de ferro, como nos annos anteriores, effeectua no dia 24, em que tem logar a romaria, um serviço de comboios extraordinarios de ida e volta entre Campanhã e Espinho, com paragem em todas as estações e apeadeiros do trajecto.

Haverá 11 comboios de Campanhã para Espinho, dos quaes tres só param em Gaia, um em General Torres e Gaia, e outro em Gaia, Valadares e Granja, parando todos os outros em todas as estações e apeadeiros.

Para volta a Campanhã são doze os comboios, dos quaes seis param em todas as estações e apeadeiros e os restantes em Gaia, Valadares e Granja.

Para estes comboios serão vendidos bilhetes de ida e volta pelo dobro do preço do § 4.<sup>º</sup> da tarifa n.<sup>º</sup> 3 de g. v. acrescidos das sobretaxas de 300 por cento em vigor.

## Carta de Paris

### IV

**Leipzig** — A sua estação ultra-monumental — O espirito pratico alemão — Organisação policial — Os jardins e parques de Leipzig — Uma feira de 100.000 forasteiros — Dresde — O berço do estylo «Roçoco» — A esplanada sobre o Elba — Ursos gulosos.

O caminho mais curto de Berlim para Dresde, a bella capital do antigo reino de Saxe, não passa por Leipzig.

Mas esta moderna e progressiva cidade tentava-me, sobretudo a sua granciosa estação, a mais vasta e grandiosa de toda a Europa. E assim, preferi a linha curva, e em trez horas de comboio vi-me transportado a Leipzig, e á sua estação archi-monumental.

Quem viu as estações de Colonia e Francfort difficilmente concebe coisa mais vasta e mais grandiosa. Mas não, a *gare* de Leipzig, excede tudo o que a nossa imaginação possa phantasiar.

A vastidão é tal, que sobre aquelles vastos tectos, os comboios parecem simples brinquedos de creança.

A plataforma, dispõe de 26 linhas de caes, fóra as de resguardo e as destinadas ao serviço de mercadorias.

Em cada um d'esses caes enormes, cabem bem comboios com 12 grandes carruagens de bogies, e os passageiros a atravessar os dois grandes atrios da estação, dão-nos o imagem perfeita daquella figura mesquinha que fazem meia duzia de pessoas nas naves d'uma imensa cathedral.

Ali não ha possibilidade de haver encontrões, nem tão pouco a contingencia de sermos empurrados por um d'esses barulhentos e incomodos carros de bagagens, que se veem n'outras estações. Uns ascensores discretos e silenciosos, levam do rez-do-chão até ás plataformas as bagagens despachadas, que passam, sem grande esforço, do pessoal para os respectivos furgões.

Depois a solemnidade da estação é perfeita, e suponho que não excedida em parte alguma do mundo.

Um grande letreiro indica a saída, outro a entrada, mais dois indicando o despacho e recepção de bagagens e é tudo.

Mas a verdade é que os alemães exageraram ao fazer tão grandioso edificio. Quando é que Leipzig terá um movimento capaz de hombrear com aquella grandiosidade? D'aqui a 100 annos! a 200? a 1 000?... Suponhamos mesmo que esta cidade, d'aqui a dois séculos, tem os seus 500 mil habitantes de hoje, elevados a cinco milhões. Para que lhe servirá uma tão grande estação, se a area da cidade devendo corres-

ponder a um tão elevado numero de passageiros, terá necessidade de varias outras estações de caminhos de ferro.

Depois a *gare* de Leipzig, é do sistema da nossa do Rocio, quero dizer testa de linha, e não como a de outras cidades, como, por exemplo, de Colonia, em que os comboios entram de ambos os lados. E d'esta maneira, n'um futuro longinquo, esta estação verá a sua importandia diminuida pela necessidade de construção de novas estações.

No entanto há uma razão para que a estação tenha aquellas tão vastas proporções. N'aquelle local existiram nada menos de trez estações differentes, e que davam serventia, respectivamente, ás linhas da Prussia, da Saxe e da Baviera. Reuniram-se as trez administrações e em conjunto fizeram aquella monstruosidade.

No lago fronteiro á estação, como em todas as cidades alemãs, ha um sem numero de hoteis, desde os Palaces ás modestas hospedarias, de forma que o passageiro não tenha dificuldade em obter alojamento segundo as suas condições de gosto e de algibeira.

Durante as feiras de Leipzig são preparados alojamentos para 100 mil feirantes. A falta de hoteis, utilizam se as casas particulares, os quarteis, as sallas dos lyceus.

E é n'essa ocasião em que a organização alemã é posta á verdadeira prova da perfeição.

Como em toda a parte, somos obrigados, logo á chegada, a preencher um impresso com o nome, a nacionalidade, etc. Duas horas depois a polícia tem esses documentos devidamente catalogados, de maneira que quem queira saber em que hotel, ou em que casa se encontra um amigo, um comerciante chegado em outro comboio, não tem mais que ir alli, e imediatamente é informado onde se acha a pessoa que se deseja encontrar.

Leipzig, é uma cidade modernissima, n'aquelle conhecido sistema alemão, que á medida que os bairros se vão alargando, vão creando jardins de forma que a botanica concorra com a sua quota parte para o conforto do cidadão.

Os parques, os jardins e as avenidas plenas de arvoredo e flores ocupam metade da area da cidade, não tendo portanto os habitantes que ir longe de sua casa para obterem uma boa sombra.

Depois tudo novo, tudo respirando frescura e amenosidade.

A importancia porém consideravel de Leipzig, é sem duvida, as suas feiras seculares de machinismos e quinquilharias, a mais importante da Europa. O commercio de livraria occupa um grande lugar na industria local, sendo ali que se fazem as melhores e mais baratas publicações literarias, de toda a Alemanha, e talvez de todo o mundo.

Os amadores de obras antigas encontram nos alfarrabistas de Leipzig, os livros mais raros e as estampas mais antigas que os prelos teem publicado.

Como todas as boas e más cidades alemãs, tem Leipzig o seu Museu Municipal, com quadros de um incomparavel valor, ocupando, porem, uma larga escala a pintura moderna, na qual se encontram verdadeiras obras primas.

A Universidade, e as escolas superiores de Leipzig, contam para mais de dez mil alumnos, e o conservatorio mais de 2.000 musicos.

Dois dias depois, deixei Leipzig em direcção a Dresde, cuja viagem é sem interesse até se alcançar o Elba, cujas margens estão povoadas de bellas moradias e de povoações, ribeirinhos asseados rebrilhando ao Sol.

A capital de Saxe tem um caracter bem diferente das outras cidades allemãs, predominando alli aquelle sistema Rococo, onde parece ter sido o seu berço.

Palacios, monumentos, casas de commercio, são d'esse mesmo estylo, de onde sahiram mestres, eomo Rietschel, Semper, etc.

O Theatro pa Corte, bello edificio de estylo Renascença, do architecto Semper, é um edificio notavel pela sua originalidade.

A sala comportando dois mil espectadores, decorada de verde-escuro, é d'uma imponente severidade.

Dresden é, porem, um muzeu, sem falar nas ua famosa Galeria de Pintura do Muzeu Nacional, um dos melhores da Europa e onde se admiram quadros de Raphael, André del Sarto, Veronese, Claudio Lanain, etc.

Passa-se ali rapidamente uma manhã, e mesmo muitos dias, tal é a perfusão das obras d'arte ali contidas, e tal a maravilha de tanta riqueza artistica.

Mas não são só os palacios e os muzeus que fazem de Dresden uma cidade interessante, é tambem a paisagem, sobre tudo aquella que se disfruta do vasto terraço sobranceiro do Elba, onde á noite se houve musica, nos cafés-jardins que a cercam, e que são vastos e bem dispostos.

Do outro lado do rio, um pormenor não deve esquecer do forasteiro, a paisagem sublime que offerece o rendilhado das altas cupulas dos palacios e das torres das egrejas, que o sol ao cahir veste de mil cores, até ficar n'uma silhueta de incomparavel phantasia.

O Jardim Zoologico, é parte obrigatoria tambem para uma visita, se bem que pouco tenha de notavel, a não ser a sua vastidão descomunal, e uns pobres ursos a morrer de fome, talvez por excesso de gula, pois deixavam ao fundo da jaula a comida para vir á grade lamber um qaudrado de assucar que um visitante carinhoso lhes offerecia.

Guerra Maio



## União Internacional de Caminhos de Ferro

Em virtude de uma resolução da Sociedade das Nações, em Abril do anno passado celebrou-se em Barcelona a Conferencia de Commuicações e transpor tes, na qual não se chegou a quaesquer conclusões concretas sobre trafego internacional. Na Conferencia Economica posteriormente reunida em Genova novamente se abordou o assumpto, tendo os Estados n'ella representados emitido a aspiração de que as administrações dos Caminhos de ferro francezes convocassem tão breve quanto possivel uma conferencia de representações technicas dos diferentes caminhos de ferro da Empresa e ainda de outros paízes interessados a fim de se assentar nas medidas a adoptar para se restabelecer o trafego internacional em condições pelo menos tão satisfactorias como antes da guerra.

Satisfazendo a esse desejo, o Comité de Direcção das Grandes Redes ferroviarias francezes convocou as administrações de caminhos de ferro dos diferentes paízes, entre elles as principaes portuguezas, a uma reunião que se deve realizar a 17 do proximo mez de Outubro em Paris, para se constituir a "União Internacional dos Caminhos de Ferro" cujos estatutos estão preparados nas suas linhas geraes e que serão apresentados á aprovação assim como o Regulamento da União, n'uma segunda assembleia.

No proximo numero publicaremos a traducção do projecto dos estatutos.

## Os caminhos de ferro Argentinos

### A fiscalização dos comboios por telephonia

Fez no dia 30 de Agosto ultimo sessenta annos que se inaugurou a primeira linha ferrea na Republica Argentina.

Como em todos os paizes mais ou menos sucede com tão importante melhoramento, custou a vencer a terrivel *rotina* que em todos os tempos se apresenta a empatar o progresso, mas que felizmente vai sempre sendo vencida pela força da evidencia.

A primeira linha aberta ao serviço em Buenos Ayres tinha no anno de 1864, 69 kilometros, e sendo até ahi explorada pelo estado passou n'esse anno a uma empreza denominada *Compania del Ferrocarril del Oeste de Buenos Ayres, Ltd.*

D'ahi em deante não só essa empreza como muitas outras que de então para cá se teem formado, teem tomado grande desenvolvimento, havendo hoje em exploração no territorio da florescente Republica uma rede de nada menos de 36.500 kilometros para a qual contribue com 3 030 kilometros a rede da Companhia do Oeste, que ha sessenta e cinco annos se inaugurou com 10 kilometros apenas.

Ainda ultimamente a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado introduziu um importante melhoramento nos seus serviços: a instalação na maior parte das linhas do caminho de ferro Central Norte Argentino, do systhema *Western Electric* para fiscalizar os comboios por meio do telephone, que, diga-se de passagem, já se estava utilisando na maior parte das linhas de outras emprezas, n'uma extensão de uns 16.000 kilometros.

O systhema consiste em dividir convenientemente o caminho de ferro em secções que dependem das estações importantes como testas. Estas são providas de uma communicação telephonica especial como todas as estações ou desvios dependentes d'ellas. Essa comunicação tem dois conductores de ferro galvanizado ou de cobre, conforme o alcance necessário. Uma vez estendidos os fios, cada uma das estações, desvios ou depositos de locomotivas, é dotada de um aparelho telephonico especial em comunicação constante com o escriptorio da fiscalisação na estação testa da qual depende. Logo a estação fiscal pode a todo o momento comunicar com qualquer outra da secção, sem prejudicar os aparelhos das demais podendo ter no mesmo circuito umas 75 estações, o que se consegue dotando os aparelhos das estações de um dispositivo que selecciona, segundo os impulsos de corrente mandados pela estação fiscalisadora, a estação que deseja chamar, como tambem, uma vez chamada a estação, o aparelho ali colocado dá um signal para o escriptorio de fiscalisação, mostrando que a chamada foi feita, de forma que o pessoal não pode negar que foi chamado.

O emprego d'este systhema tem grande vantagem sobre o do telegraphic para fiscalizar o serviço dos comboios, por ser muito mais rapido e permitir aos empregados encarregados da fiscalisação tomar medidas immediatas em casos de acidente.

N'um caso de acidente, os comboios, por meio de aparelhos portateis especiaes de que são providos os conductores, podem avisar directamente a estação de fiscalisação, de viva voz, em qualquer ponto em que se encontrem, e a estação de vigilancia, por sua vez, está em condições de immediatamente tomar as medidas necessarias para acudir ao caso emergente.

## PARTE OFICIAL

## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Decreto n.º 8:366

Considerando que a comissão encarregada, por decreto de 27 de Setembro de 1899, de estudar o plano da rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo não incluiu nele o ramal de Cascais à Praia do Guincho;

Tendo sido requerido ao Governo a concessão da construção e exploração de um ramal de Cascais à Praia do Guincho;

Considerando que é manifesta a utilidade pública do prolongamento do ramal de Cascais, que facilita a expansão suburbana da cidade para uma zona acentuadamente marítima;

Considerando que para o turismo oferece a zona considerada características peculiares, que a tornarão muito concorrida desde que se lhe facilite o acesso;

Considerando que não se apresentaram reclamações ao inquérito administrativo de utilidade pública a que se procedeu nos termos do artigo 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898;

Considerando que a Comissão Superior de Caminhos de Ferro é de parecer que não há inconveniente militar em que seja aprovado o projecto do ramal de Cascais à Praia do Guincho;

Considerando que a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro é de parecer que este ramal é de manifesta utilidade pública;

Usando da faculdade que nos conferem os artigos 38.º, n.º 3.º e 47.º, n.º 4.º, da Constituição Política da República Portuguesa:

Havemos por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações decretar que do plano na rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo, aprovado por decreto de 19 de Agosto de 1907 seja incluído, como prolongamento do ramal de Cascais, o troço de via larga de Cascais à Praia do Guincho.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 6 de Setembro de 1922. — *António Maria da Silva — João Catanho de Meneses — Eduardo Alberto Lima Bastos — António Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Júlio Navarro.*

Decreto n.º 8:367

Tendo a Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa a Famalicão requerido a concessão de um novo troço de via férrea que ligue a estação de Boa Vista com o centro da cidade do Porto, no topo da Avenida dos Aliados;

Atendendo a que é de incontestável utilidade pública a transferência, para um ponto central, da estação *terminus* de uma linha suburbana de intenso movimento de passageiros e roçavagens;

Atendendo a que do inquérito administrativo de utilidade pública a que procedeu nos termos do artigo 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898 não resultou reclamação alguma contra a concessão requerida;

Tendo ouvido a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Usando da faculdade que nos conferem os artigos 38.º, n.º 3.º, e 47.º, n.º 4.º, da Constituição Política da República Portuguesa:

Havemos por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar que no plano da rede ferroviária ao norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1900, seja incluído o troço da linha em leito próprio, com 1 metro de largura, entre a estação da Boa Vista e o topo da Avenida dos Aliados, da cidade do Porto.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar Paços do Governo da República, 6 de Setembro de 1922. — *António Maria da Silva — João Catanho de Meneses — Eduardo Alberto Lima Basto — António Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Júlio Navarro.*

Secretaria Geral

Lei n.º 1:327

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º Dos recursos previstos na segunda parte do artigo 3.º da lei n.º 1.246, de 29 de Março do corrente ano, serão desde

já aplicadas as importâncias adeante mencionadas á construção dos caminhos de ferro e obras seguintes:

Grupo A:

Linha do Barreiro a Cacilhas (conclusão até o Seixal) .....	80.000\$00
Linha de cintura do Porto (Contumil a Leixões e ramal de S. Gemil a Ermezinete) .....	6.000.000\$00
Linha de Estremoz a Castello de Vide (conclusão até Fronteira) .....	2.000.000\$00
Linha do Guadiana .....	
a) Troço de Evora a Reguengos (conclusão)	1:500.000\$00
b) Troço de Serpa-Brinches a Serpa .....	1:500.000\$90
Linha de Regua a Lamego .....	3.700.000\$00
Ponte sobre o Sado em Alcácer .....	1:000.000\$00
Linha do Vale de Sabor (lanços de Carviçães a Bruçô e de Bruçô a Mozeladouro) .....	1:500.000\$00
Linha do Vale do Tamega (troço de Gatão a Freixieiro) .....	1:600.000\$00
Ramal de Portimão a Lagos (conclusão) .....	270.000\$00
Ramal de Sines até (Santiago do acem) .....	3.500.000\$00
Linha de Evora a Ponte de Sôr (troço de Mora a Montargil) .....	2.800.000\$00
Estudos de linhas incluídas ou a incluir nos planos ferroviários do Estado .....	500.000\$00

Grupo B:

Ampliação, alargamento, beneficiação, conclusão e duplicação de parte da via existente e de algumas estações, gares e edifícios nas linhas do Minho e Douro .....	1:000.000\$00
Idem nas linhas do Sul e Sueste e conclusão de estradas de acesso .....	2.000.000\$00

Grupo C:

Construção de casas para habitação do pessoal ferroviário nas linhas do Minho e Douro .....	750.000\$00
Idem nas linhas do Sul e Sueste .....	750.000\$00
	30.450.000\$00

Art. 2.º Em caso algum poderão as dotações consignadas para qualquer das obras indicadas no artigo anterior ter aplicação diferente, ficando civil e criminalmente responsáveis aqueles que procederem em contrário do que fica preceituado.

§ unico. Exceptua-se a hipótese de ficar saldo de qualquer delas, após a sua conclusão, que poderá por decreto, ser transferido para qualquer das outras em que se torne necessário o reforço.

Art. 3.º A dotação a que se refere o artigo 1.º será descrita no orçamento do corrente ano económico do Ministério do Comércio e Comunicações, na despesa extraordinária e no capítulo 15.º "Caminhos de Ferro do Estado", constituindo o artigo 343.º-A, sob a rubrica "Construção de novas linhas".

§ unico. A esta dotação é aplicável o disposto no artigo 30.º da carta de lei de 9 de Setembro de 1908, e o seu levantamento só se poderá efectuar á medida que fôr sendo necessário para imediata aplicação.

Art. 4.º A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado poderá, se assim o julgar conveniente, mandar pagar, antes de feitas as entregas provisórias de quaisquer empreitadas, as importâncias correspondentes que se liquidarem por virtude da revisão dos respectivos contratos feitos nos termos da lei n.º 1.188, de 29 de Agosto de 1921.

Art. 5.º Nos termos do artigo 5.º da carta de lei de 1 de Julho de 1903, o Governo negociará com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego a conclusão do caminho de ferro da Lousã a Arganil, acautelando-se rigorosamente os interesses do Estado e a integridade do plano ferroviário de entre o Tejo e Mondego.

§ unico. Os encargos do Estado provenientes d'essas negociações serão cobertos pelo fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 6.º Fica o Governo autorizado a contractar com a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro a construção e exploração do prolongamento da linha de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, até encontrar a linha de Tua a Bragança, com garantia de juro não superior a 6 por cento respeitante ao capital que tiver de se empregar n'essa construção sob a fiscalização do Estado.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças, do Comércio e Comunicações a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 25 de Agosto de 1922. — *António José de Almeida Albano Augusto de Portugal Durão — Eduardo Alberto Lima Basto*



**Companhia Portugueza.** — Estão já a chegar a Lisboa as caldeiras e mais utensilios para reparação nas locomotivas d'esta companhia, o que vae em breve permittir um serviço mais regular não só nos comboios de passageiros, mas também nos de mercadorias.

— Foi inaugurada a iluminação electrica da estação de Alfarelos.

**Minho e Douro.** — Entre os trabalhos a executar imediatamente nas linhas do Minho e Douro, mercê da verba votada pelo parlamento, conta-se a segunda via entre Campanhã e Ermezinde, na estensão de 8 kilometros e 400 metros.

Uma vez estes trabalhos executados, a ligação de comboios da linha do Minho com a do Douro, e vice-versa far-se-ha com mais regularidade, desaparecendo os atrazos, que muitas vezes esses enlaces ocasionam.

As expropriações já ha muito estão feitas, motivo porque os trabalhos se poderão fazer sem perda de tempo.

**Ramal de Cascaes á Praia do Guincho.** — O *Diario do Governo* de 6 d'este mez publicou um decreto mandando incluir no plano da rede ferroviaria entre o Mondego e o Tejo e com o prolongamento do ramal de Cascaes, o troço de via larga entre esta villa e a Praia do Guincho.

— No plano da via do norte do Mondego foi mandado incluir o troço de linha de 1 metro de largura entre a estação da Boa Vista e o topo da Avenida dos Aliados, na cidade do Porto.

### Paquete "Pedro Gomes"

A Companhia Nacional de Navegação acaba de adquirir em Amsterdam, o magnifico vapor hollandez *Sindoro*, a que deu o nome de *Pedro Gomes*, homenagem merecida do velho director da mesma companhia sr. Pedro Gomes da Silva, a quem a nossa marinha mercante deve assignalados serviços.

O *Pedro Gomes*, que fazia a carreira Hollanda-Java, tem magnificas acomodações para passageiros das tres classes, e deve entrar brevemente no serviço da costa occidental.

### As rôdes de transporte de energia electrica de alta tensão em França

O *Journal Officiel* de 21 de Julho ultimo publicou a lei de 19 do mesmo mez auctorizando a creaçao de rôdes de transporte de energia electrica de alta tensão e modificando a lei de 1906 sobre as distribuições de energia. As disposições d'esta lei teem por fim assegurar uma utilisação mais completa e uma melhor repartição da energia, quer seja proveniente de fabrícias thermicas quer hidráulicas.

O Estado, se ele proprio não tomar a iniciativa, poderá obrigar os productores, e em caso de necessidade os distribuidores de energia, os departamentos, comunas e serviços publicos d'uma mesma região, interessados sob qualquer forma n'um transporte de energia electrica, a constituir sob a sua direcção e,

sendo preciso, com o seu concurso financeiro, um organismo collectivo, com o fim de construir e explorar uma rede de linhas de transporte a alta tensão destinadas principalmente a ligar as fábricas productoras entre si e ás sub-estações de transformação de onde partem as linhas de distribuição. Se certos productores ou distribuidores de energia cujo concurso o Estado julga indispensavel á realisação d'um organismo collectivo d'esta natureza ou ao seu desenvolvimento normal consequente, recusarem o seu concurso, o Estado pode, ouvido o Comité de Electricidade, substituir-se a elles quer por meio do resgate das suas instalações, se os contractos de concessão respectivos previrem essa eventualidade, quer por meio de expropriação por utilidade publica, prevista na lei de 3 de Maio de 1841, e pronunciada por escripto em Conselho de Estado.

A lei de finanças determinará em cada anno o *quantum*, em capital, dos emprehendimentos que o ministro das obras publicas está autorizado a contratar de harmonia com este artigo.

### A crise da industria allemã

A proposito da situação económica da Alemanha, a importante revista ingleza *Machinery*, referindo-se á industria de machinismos que, segundo se tem propalado está readquirindo uma grande actividade, prevê-lhe um bem pouco risonho futuro, como se vê do trecho de um artigo que a seguir transcrevemos:

"Hoje em dia, quasi todas as fábricas estão ocupadas. Em Essen, por exemplo, não ha mais de trez trabalhando a tempo reduzido e o numero de operarios que ellas empregam é somente 855. Em Colonia estão encerradas trez, mas a interrupção não affecta mais que 157 operarios; e em Berlim são muito poucos os operarios mechanicos que estão sem trabalho.

A ultima exposição de automoveis, aberta na capital allemã trouxe ás fábricas numerosos pedidos. Em vista de que os materiaes que entram na construcção d'estes vehiculos são cada dia mais caros, os fabricantes allemães não aceitam preço fixo nas vendas que realizam para entrega futura, mas sim reservam-se o direito de cobrar o que esteja em força quando se fizer o despacho, pensando, com razão, que tem de ser mais alto.

A tremenda depreciação do marco no cambio com o exterior e a necessidade de comprar os materiaes no exterior, põem a industria allemã em situação muito precaria, pois constituem grave obstaculo para competir nos mercados neutros. A perda da Alta Silesia é um rude golpe para toda a industria, cujos producções tenham de ser feitos, total, ou parcialmente, de aço.

Além do que a Alemanha está percorrendo ainda o circulo vicioso de altos jornaes e altos preços e tem, a mais, que lutar com outros problemas. Como exemplo d'isto, citaremos o caso de um pedido de artefactos de latão, recebido ha poucos meses da Bolivia. O custo da mercadoria veio a ser de 44,000 marcos e o de embalagem, 4,500, mas ao fazer se o embarque resultou que o frete, seguro, documentação aduaneira e outras despezas ascenderam em total a 60,000 marcos, quasi 25 por cento mais que o custo da mercadoria embalada e prompta para despacho.

Hoje a Alemanha tem que importar 80 por cento do mineral de ferro que necessita para a sua industria. A sua exportação de ferro e aço tem decahido de 6,500,000 toneladas que era em 1913 a 1,700,000 toneladas que é agora, produzindo nas receitas nacionaes a diminuição considerável que as máquinas de imprimir notas não podem remediar, por muito que trabalhem."

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Relatorio do Conselho de Administração e Parece<sup>o</sup> do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922.**

(Continuação)

O quadro seguinte dá-nos a comparação da receita dos comboios tramways entre o anno de 1921 e o de 1920:

Linhas	Receita das linhas suburbanas		Diferença em 1921	
	Em 1920	Em 1921	A mais	A menos
Lisboa a Suburbios de Lisboa	152.308\$55	477.983\$09	325.674\$54	-\$-
V. Franca . . .				
Lisboa a Cintra . . .	216.641\$19	857.089\$19	650.448\$00	-\$-
Coimbra a Figueira . . .	79.428\$88	253.247\$91	173.819\$03	-\$-
Porto a Aveiro . . .	240.122\$78	814.446\$90	574.324\$12	-\$-
Total . . . . .	688.501\$40	2.412.767\$09	1.724.265\$69	-\$-
Diferença a mais . . . . .			+ 1.724.265\$69	

Em relação às classes, nota-se para a primeira classe, sobre as linhas de Lisboa a Cintra, um aumento de 17.710 passageiros e sobre as linhas de Lisboa a Villa Franca, Coimbra a Figueira e Porto a Aveiro uma diminuição, respectivamente, de 824, 1.321 e 120 passageiros; para a segunda classe, um aumento sobre as linhas de Coimbra a Figueira, Porto a Aveiro e Lisboa a Cintra de, respectivamente 731, 11.758 e 61.684 passageiros e sobre a linha de Lisboa a Villa Franca uma diminuição de 10.885 passageiros, e para a terceira classe um aumento sobre as linhas de Lisboa a Villa Franca, Porto a Aveiro e Lisboa a Cintra de respectivamente, 22.610, 86.169 e 99.933 passageiros e sobre a linha de Coimbra a Figueira uma diminuição de 10.034 passageiros.

A cobrança em transito aumentou nas linhas de Lisboa a Villa Franca de 41.331 bilhetes, na linha de Coimbra a Figueira de 15.387 e na linha de Porto a Aveiro de 11.996 e diminuiu na linha de Lisboa a Cintra de 2.528.

## Serviço de passageiros directos para França

Designação	1920	1921	Diferenças em 1921	
			A mais	A menos
Quantidades				
Via Villar Formoso . . . .	3.833	5.95	2.119	-
Via Valencia d' Alcantara . . . .	3.49	1.25	-2.234	
Totais . . . . .	7.32	7.20	2.19	2.234
Diferenças a menos . . . . .			- 115	
Importâncias				
Via Villar Formoso . . . .	29.407\$54	82.815\$0	53.408\$30	-\$-
Via Valencia d' Alcantara . . . .	38.49\$03	24.493\$67	-5	13.997\$36
Totais . . . . .	67.898\$57	107.309\$57	53.408\$30	13.997\$36
Diferença a menos . . . . .			- 39.418\$0	

## Mercadorias em Grande Velocidade

A receita do transporte de mercadorias em grande velocidade, dedução feita de impostos e reembolsos, que em 1920 era de 4.545.354\$05, foi em 1921 de 6.002.290\$81, marcando assim o aumento de 1.456.936\$76, que representa 32.05% da receita de 1920. Este aumento é certamente desde já devido à applicação das sobretaxas.

## Mercadorias em Pequena Velocidade

O transporte das mercadorias em pequena velocidade produziu em 1921, uma receita líquida de impostos e reembolsos de escudos 18.261.685\$34. Em 1920 a receita respectiva fôr de 9.931.018\$13, o que representa, por consequencia, o aumento de 8.327.667\$21, ou 83.83% sobre a receita de 1920.

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 16 de Setembro de 1922

Continuamos com o nosso cambio de Londres na casa dos 2, enquanto a fatalidade dos despenhadeiros em que persistimos sem emenda não atirar contudo isto para a de 1 e para a de zero. O custo da vida continua a encarecer medonhamente e dentro em pouco o salto vai ser mais do que nunca pelo efeito das subvenções, dos impostos e do resto.

Ao sair este numero da *Gazeta* deve estar promulgada a nova lei da subvenções e a nova lei tributaria. Ninguem pode fazer uma ideia sequer aproximada dos resultados que isso pode ter nas despesas e nas receitas. Em todo o caso é fora de dúvida que pelos maiores vencimentos dos funcionários activos, reformados e aposentados do Estado e pelos novos créditos votados pelo parlamento para diversos serviços a título de fomento, e pelos maiores agios que vão caindo sobre o Tesouro publico, o orçamento vai estar mais sobrecarregado em centenas de milhares de contos. A nova tributação tenderia a produzir também muitas centenas de milhares de contos se pudesse ser aplicada com todo o rigor. Se dahi vierem duas centenas de milhares, o que teremos? De um lado, maior desequilíbrio económico e social, porque de mais as contribuições tem de ser pagas principalmente pelos consumidores. De outro, ainda o crescimento notável do *deficit* do Tesouro, cujos novos rendimentos serão muito inferiores aos novos encargos.

Esta é a perspectiva imposta pelo pessimismo dos factos. Contra isso o Governo mais uma vez fez circular boatos de conquistas de ouro estrangeiro para alimentação de toda esta deplorável desordem nacional. Desta vez todos eles giram em volta da pretendida fusão das Companhias dos Tabacos e dos Fosforos, prorrogando-se-lhes, segundo se propalou, por mais 50 anos os dois monopolios! A tristeza disso daria ao Estado por uma só vez quatro milhões de libras, como que numa compra e venda da concessão, segundo o que primeiramente se lançou a público. Depois fizeram correr que a vantagem do Estado seria outra: emprestar-lheiam dez milhões de libras, segundo uns, quinze milhões, segundo outros. E haveria dinheiro para muita gente suportar que estavam a caminho da felicidade nacional!

No estado actual das cousas portuguesas uma operação dessa natureza representaria mais uma grande queda no abysmo. Poderia, por algum tempo, haver uma certa melhoria nos cambios, e, por contrapartida no custo da vida. Mas depois a desgraça creceria num e noutro ponto com maior intensidade e com efeitos ainda mais trágicos. Teríamos sacrificado um dos nossos maiores recursos de que depende, na hora conveniente, a nossa reconstrução financeira e económica. Os encargos do Estado em ouro teriam aumentado e muitos milhares de contos, agravando todos os males da nossa desorganização. Os productos do empréstimo não teria sido para concerto efectivo de todo este edifício nacional arruinado. Teria sido para prolongamento de todas as desordens do Estado, dos bancos, do comercio, da industria, da agricultura e do próprio operariado. Maiores do que esses capitais foram aqueles que o Estado teve em seu poder durante a guerra e depois dela pelo recurso ao Banco de Portugal e a outros expedientes de crédito. Elles passaram muito além de um milhão de contos, que representados pela actual desvalorização da nota, iriam muito além de dois milhões de contos, mesmo sem incluirmos ali os noventa mil em ouro que nos emprestou a Inglaterra. Tudo isso foi aplicado na obra da nossa ruina. Os dez ou quinze milhões de libras de agora teriam com maior velocidade o mesmo destino, porque os governos, os partidos, as classes tem os mesmos vícios, as mesmas necessidades fatais, as mesmas tendências.

O caminho da salvação é bem diferente. Precisamos de uma governação extraordinária que reduza a metade as nossas despesas orçamentais, reforce o tesouro, o Banco de Portugal e todas as nossas instituições de crédito, reivindique para o Estado uma grande parte dos lucros capitalizados da guerra, faça finalmente a justiça tributaria e abra na metrópole e no ultramar novos campos de actividade económica, tendo especialmente em vista desenvolver com rapidez a nossa produção agrícola. O espírito dos partidos e das classes está infinitamente distante destas ideias que talvez só tenham efectividade depois de maiores catástrofes. Estamos numa tragédia, porque não queremos a verdadeira vida!

## Cambios (Vendedor)

Ultima cotação		PAR	SETEMBRO													
			1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	
2 3/4	Londres, cheque.....	53 1/3	2 7/8	-	2 27/32	2 7/8	2 7/8	2 27/32	2 13/16	-	2 23/2	-	2 13/16	2 3/4	2 3/4	
1.515	Paris "	180	1.455	-	1.450	1.450	1.48	1.494	-	-	1.520	-	1.433	1.529	1.515	
3.030	Madrid "	180	2.890	-	2.900	2.890	2.930	2.940	2.960	-	3.020	-	2.960	3.030	3.030	
18	Berlim "	210	16 1/2	-	16	14 1/2	16	17	16	-	14	-	14	18	18	
7.606	Amsterdam "	370	-	-	-	-	-	-	-	-	7.620	-	7.450	7.650	7.606	
19.589	New York "	925	8.730	-	-	18 700	18.600	18.900	19.130	-	19.550	-	19.695	19.700	19.589	
855	Italia "	180	-	-	-	-	813	830	825	827	-	840	-	828	865	855
1.424	Bruxellas "	-	-	-	-	-	825	1.850	1.410	-	-	1.420	-	1.359	1.450	1.424
3.725	Suissa "	180	-	-	-	-	3.587	-	3.630	-	3.200	-	3.638	3.750	3.725	
9.000	Libras, ouro .....	4 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90.00	
7/16	Rio s/Londres (compra)...	26 66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:																
42.5	Interna 3 % coupon.....	43\$00	-	43,00	43\$00	42\$80	42\$50	-	-	42,60	42\$60	43,00	43,50	42\$60	-	
43.60	" assentamento.....	43\$50	-	43,40	43\$00	-	-	43,00	-	43,50	43\$70	43,90	44 00	43\$95	-	
12\$00	" 3 % 1905.....	12\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20\$00	" 4 % 1888.....	20\$50	-	-	-	20\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
48\$50	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	8\$00	-	-	-	58\$00	-	-	-	-	
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	58\$20	-	-	-	-	-	58\$50	-	-	-	-	-	-	-	
54\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55\$3	-	-	-	
64\$00	" 4 1/2 % 1905 .....	65\$00	-	-	-	-	-	-	-	64\$50	63\$00	-	-	-	-	
63\$50	" 5 % 1909.....	-	-	36\$00	-	-	-	65\$50	-	65\$50	-	-	66\$00	-	-	
376\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	420\$00	-	420\$00	418\$50	418\$50	-	-	412\$00	420\$00	425\$00	-	-	
65\$00	" 5 % 1917.....	65\$50	-	-	-	66\$00	-	65\$80	-	60\$00	-	65\$50	66\$50	66\$00	-	
391\$00	Externa 1.ª serie.....	424\$50	-	441\$60	436\$00	438\$00	438\$00	438\$00	-	445\$00	454\$00	477\$00	476\$00	413\$50	-	
380\$00	" 2.ª serie.....	410\$0	-	-	-	-	-	-	-	-	418\$00	424\$00	450\$00	470\$00	-	
392\$50	" 3.ª serie .....	428\$00	-	445\$00	440\$00	-	442\$00	445\$00	-	450\$00	460\$00	480\$00	491\$00	450\$00	-	
63\$00	Obrig. da Província de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
900\$00	" Comp. Tabacos de 189.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções dos Bancos e Comp. :																
590\$50	Banco de Portugal.....	-	-	-	-	606\$00	610\$00	610\$00	-	-	611\$00	612\$00	612\$00	-	-	
290\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	309\$50	-	313\$00	310\$50	311\$50	311\$00	311\$00	-	311\$50	313\$50	305\$00	324\$50	322\$00	-	
265\$00	" " ass..	380\$00	-	282\$00	285\$00	285\$00	282\$00	229\$00	-	200\$00	191\$00	291\$00	-	-	-	
176\$50	" Portuguez e Brazileiro ..	185\$00	-	185\$00	185\$20	185\$20	185\$00	136\$50	-	-	191\$00	191\$10	192\$00	-	-	
334\$00	" Commercial de Lisboa.	-	-	315\$00	-	-	345\$00	348\$00	-	-	356\$00	356\$00	356\$00	-	-	
390\$00	" Lisboa & Açores.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	385\$00	-	-	-	
86\$00	" Economia Portugueza...	-	-	-	-	-	-	88\$30	-	-	-	89\$00	88\$50	-	-	
-	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	140\$0	-	-	-	-	
38\$50	Companhia do Credito Predial..	-	-	-	-	40\$50	-	-	-	-	41\$0	41\$00	40\$50	-	-	
68\$00	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	48\$50	52\$00	-	56\$00	61\$00	62\$0	-	-	-	
95\$00	" das Aguas .....	-	-	94\$50	-	-	94\$50	-	63\$00	-	-	-	-	-	-	
357\$00	" Ilha do Principe...	400\$00	-	416\$00	-	-	435\$00	437\$00	-	455\$0	488\$00	507\$00	-	503\$00	-	
43\$30	" Colonial do Buzi.	45\$40	-	46\$00	46\$20	47\$00	-	46\$50	-	46\$90	46\$80	48\$00	49\$00	48\$80	-	
128\$50	" Indust. Port. e Col.	163\$60	-	162\$00	159\$00	155\$50	156\$80	154\$80	-	153\$50	151\$60	157\$00	184\$50	-	-	
41\$80	" Phosphoros, coup..	288\$00	-	282\$00	292\$00	290\$5	281\$00	279\$5	-	22\$90	-	28\$00	282\$00	283\$50	-	
42\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
590\$00	" Tabacos, coupon .....	650\$00	-	660\$00	666\$00	670\$00	649\$00	650\$00	-	655\$00	699\$00	697\$00	715\$00	-	-	
99\$50	" Nac. de Navegação	230\$00	-	209\$00	230\$00	230\$00	228\$00	227\$40	-	224\$0	224\$00	224\$50	222\$00	223\$00	-	
Obrigações:																
70\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
75\$50	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75\$00	-	-	-	-	
80\$00	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
70\$00	" 4 1/2 % serie A.....	76\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
81\$00	" 4 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
94\$00	Nacional de Moagem .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
130\$00	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-</										



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

#### Bristol



Vapor inglez **HOMEFORD**.  
Sahirá a 18 de Setembro.  
Agente, Eduardo Pinto Bastos  
Cais do Sodré, 64.



#### Bordeus

Vapor Danzig **SADO**.  
Sahirá a 23 de Setembro.  
Agente, Pinto de Vasconcelos,  
Ld. Caes do Sodré, 52



**Beyrouth, Jaffa, Smyrna, Tyre e Marzelha**

Vapor francez **BRAGA**.  
Sahirá a 23 de Setembro.  
Agente, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, 4.



**Havre, Anvers e Hamburgo.**  
Vapor brasileiro **BAGÉ**.  
Sahirá a 17 de Setembro.  
Agente, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.



#### Hamburgo

Vapor alemão **PRUSSIA**.  
Sahirá a 18 de Setembro.  
Agente, Marcus & Harting,  
Roc n.º 50.



#### Hamburgo

Vapor alemão **ELLA**.  
Sahirá a 20 de Setembro.  
Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,  
Rua dos Fanqueiros, 10.



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

Vapor holandez **ZEELANDIA**.  
Sahirá a 18 de Setembro.  
Agente, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>,  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



#### Liverpool

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



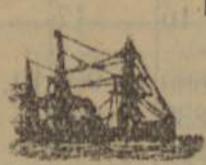
#### Londres

Vapor **MAINY TRANSPORT**.  
Sahirá a 19 de Setembro.  
Agente, Edua do Pinto Bastos  
Cais do Sodré, 64



#### Liverpool

Vapor brasileiro **SANTOS**.  
Sahirá a 22 de Setembro.  
Agente, Pinto & Sotto Mayor,  
R. do Ouro, 29



#### Leixões, Vigo, Cherbourg, e Southampton.

Vapor inglez **ARAGUAYA**.  
Sahirá a 27 de Setembro.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup> Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



#### Madeira e Canarias

Vapor inglez **ANDORINHA**.  
Sahi á a 22 de Setembro.  
Agente, Garland, Laid ey & C.<sup>a</sup>  
T. Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup>



#### Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIQUEL**.  
Sahi á a 20 de Setembro.  
Empresa Insulana de Navegação,  
C. Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



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

Vapor inglez **ALMANZORA**.  
Sahirá a 26 de Setembro.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup> Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



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

Vapor inglez **CLAN MACMAS-TER**.  
Sahirá a 3 de Outubro.  
Agente, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



#### Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e outros portos do Brasil

Vapor inglez **SAMBRE**.  
Sahirá a 19 de Setembro.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup>  
Rua do Corpo Santo, 47.



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

Vapor francez **BRITANNIA**.  
Sahirá a 19 de Setembro.  
Agente, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, n.º 4



#### Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, e Rio Grande do Sul.

Vapor holandez **ALCYONE**.  
Sahirá a 19 de Setembro.  
Agente, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



#### Pará e Manaus, via Madeira,

Vapor inglez **HILDEBRAND**.  
Sahirá a 30 de Setembro.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
Travessa do Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup>



#### Pernambuco, Bahia, Rio e Santos.

Vapor brasileiro, **CAXIAS**.  
Sahirá a 24 de Setembro.  
Agente, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 19



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

Vapor inglez **DARRO**.  
Sahirá a 30 de Setembro.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup>  
Rua do Corpo Santo, 47.



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

Vapor alemão **CAP NORTE**.  
Sahirá a 20 de Setembro.  
Agencia Marcus & Harting, Ro-  
cio n.º 50.



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

Vapor inglez **OPROESA**.  
Sahirá a 8 de Outubro.  
Agente, Eduardo Pinto Bastos  
Cais do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



#### Rouen

Vapor dinamarquez **SKADS-BORG**.  
Sahirá a 22 de Setembro.  
O agente Henry Burnay, Rua dos  
Fanqueiros, 10.



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

Vapor inglez **ORTEGA**.  
Sahirá a 20 de Setembro.  
Agente, Eduardo Pinto Bastos,  
Cais do Sodré, 64.



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

Vapor inglez **HOLGARTH**.  
Sahirá a 22 de Setembro.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>



#### Tenerife, Las Palmas, Afra Ocidental e Africa Oriental

Vapor alemão **USSUKUMA**.  
Sahirá a 23 de Setembro.  
Agente, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



#### Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DESEADO**.  
Sahirá a 21 de Setembro.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup> Mala  
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.

## MINAS E MINERAES

### Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO

16, Rua Vieira Lusitano, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Para explorações mineiras, agrícolas, florestaes, commerciaes e industriaes  
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PÚBLICO



Caminhos de Ferro Portugueses  
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)  
N.º \_\_\_\_\_

## SERVIÇO QUE PRESTA O APEADEIRO DE AVANCA

3.º Aditamento ao Aviso ao Púlico A. n.º 46, de Março de 1920

A partir de 15 de Setembro de 1922 o serviço no apeadeiro de Avanca, a que se refere a nota 6 do Aviso ao Púlico A. n.º 46, é modificado como a seguir se indica:

- 6 — Serviço de passageiros, bagagens, veículos, animais, cães e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições :**
- a) **Remessas de detalhe** — Não expede nem recebe volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas.
- b) **Remessas de vagão completo** — Expede e recebe remessas de vagão completo desde que se destinem a, ou procedam de, estações ou apeadeiros habilitados a todo o serviço. Portanto as expedições tem de ser efectuadas a pesar e a taxar.
- c) **Expedições** — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devam ser carregados.
- d) **Chegadas** — Os consignatários retirarão as suas remessas dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas.
- e) **Carga e descarga** — As operações de carga e descarga dos volumes de peso superior a 50 quilogramas e as remessas de vagão completo devem ser feitas por pessoal dos expedidores e dos consignatários, e de sua conta e risco, com sujeição às indicações do encarregado do apeadeiro.
- f) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande velocidade e 12 para a pequena velocidade contadas desde aquela em que os volumes forem depositados para expedir, ou da chegada do comboio em que foram transportados.
- g) **Manobras** — Todas as manobras que se tornem necessárias para pôr o vagão à carga ou à descarga e sua colocação para ser engatado ao comboio que o deve depois conduzir quer carregado quer já descarregado, serão feitas por pessoal dos expedidores ou consignatários sob a direcção do encarregado do apeadeiro e à hora que por este empregado for previamente indicada.
- h) **Responsabilidades** — A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que possam dar-se nas remessas que não forem retiradas após a sua chegada.

Ficam em tudo o mais em vigor as disposições do Aviso ao Púlico A. n.º 46.

Lisboa, 6 de Setembro de 1922.

—O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita

A. n.º 47

Exploração - Serviço do Tráfego

Expédiente n.º 1857