

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio
e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 871

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Abril de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7 - 1.
Telephone: Central-27

L. de Mendonça e Costa O primeiro aniversário da sua morte

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* perdeu com Mendonça e Costa um indefeso trabalhador e uma energia inquebrantável que niguem jamais poderá inteiramente suprir. O exemplo inolvidável que nos legou, está, como há um ano, vivíssimo no coração de quantos com Ele trabalharam nesta casa e procuraram constantemente seguir as suas pisadas. Curvamo-nos agora perante a sombra daquêle que foi o melhor dos companheiros e o mais devotado dos guias, desolhando no aniversário do seu falecimento, por sobre o túmulo que guarda o seu corpo amortecido, as flores mais escolhidas da nossa saudade!

Um ano decorrido depois da morte de Mendonça e Costa, perguntamos a nós próprios se teremos suficientemente mantido a sua obra... A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a *Empreza de Anuncios* que tão intimamente se prende com ela, são obra sua e trarão sempre consigo o selo do fundador. Nem nunca pretendermos nós desvanecer o sinal da origem, que só honra as duas empresas e só nos honra a nós, que procuramos substitui-lo na medida das nossas posses. Espírito de variadas aptidões, que consumiu na inglória labuta do jornalismo, Leonildo de

Mendonça e Costa foi, essencialmente, um homem de bem.

Recordamo-lo nesta hora com saudade mais enternecida e mais enternecido carinho. Relembramos a sua bondade tanta vezes manifestada e que aflorava dentre o seu feitio aparentemente rude. Vêmo-lo tal qual era — duma requintada susceptibilidade, tão fácil de exaltar-se como de perdoar, sempre pronto a atender e servir mesmo aqueles que bem sabia só haviam de pagar-lhe com ingratidões. E nos momentos de maior desconforto, quando de todos os lados criaturas deslebradas dos serviços de Mendonça e Costa pretendem derruir a sua obra, é ainda ele quem nos trás coragem para persistirmos nesta faína que era sua e que, por ser sua, mais querida nos é.

Faltariam, entre tanto, à verdade se não dissessemos que na continuação da obra do nosso saudoso director, temos deparado com valiosíssimas dedicações, dentre as quais nos apraz registar os nomes dos senhores Conselheiro Fernando de Sousa e de Manuel Andrade Gomes.

Para eles vão os nossos melhores cumprimentos, n'esta hora em que recordamos o passamento de Mendonça e Costa, que foi um exemplo de trabalho e dedicação



Anexos deste número

Caminhos de Ferro Portugueses — Avisos ao público
Sobretaxa de velocidade — Novos multiplicadores

Caminhos de Ferro do Estado

1. Aditamento nas linhas do Sul e Sueste

e

2. nas linhas do Minho e Douro

Imposto de sôlo e do Fundo Nacional de Assistência Pública

SUMMÁRIO

L. de Mendonça e Costa (Primeiro aniversário da sua morte)	pag. 70
Ainda os novos Caminhos de Ferro no Minho por J. Fernando de Sousa	71
PARTE OFICIAL	73
Os carvões nacionais	73
Aviso	73
O serviço de correios e telegrafos no Mexico	73
Francelino Pimentel	75
O Dia	75
Publicações recebidas	75
Cursos de Cambios, comparados	76
A instrução do pessoal ferro-viário por Andrade Gomes	77
Linhos estrangeiras	78
O último aumento das tarifas francesas	78
Reconstrução da Frota Mercante Argentina	79

Ainda os novos Caminhos de Ferro no Minho

por J. FERNANDO DE SOUZA

Na *Gazeta* de 16 de novembro e 1 de dezembro de 1923 analisamos um pedido de concessão de linhas da Povoa a Espozende e ao Caes Novo na margem esquerda do Lima em frente de Viana do Castelo e de Espozende a Braga, feito por Francisco de Sousa Magalhães.

O parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro provocou o cumprimento dos preceitos legais que tinham sido menos, prezados, procedendo-se ao inquerito de estabilidade pública.

Ignoramos os seus resultados e o que neles alegara a Administração dos Caminhos de ferro do Estado e as estações consultivas competentes.

Não se esperou por eles para a apresentação de um projecto de lei, que obteve complacente acolhimento das comissões da Câmara dos deputados.

No inquerito apresentou a Companhia do Porto à Povoa e a Famalicão as seguintes alegações :

O Conselho de Administração do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão vem pelo presente declarar em resposta ao inquerito administrativo de utilidade pública aberto sobre o pedido de concessão acima descrito, que uma parte das linhas em referência, ou seja o troço ligando a Povoa de Varzim a Fão já por repetidas vezes e nomeadamente em 1901, 1905 e 1908 foi pedido pela Companhia ao Governo, sem que a respectiva concessão tenha sido efectuada apesar de requerida sem garantia de juro nem qualquer bonus para o Estado.

Deste curto e simples enunciado se infere inofismavelmente o direito de prioridade a favor desta Companhia, não só porque essa prioridade tem sido invariavelmente reconhecida ás empresas concessionárias de linhas ferreas a que são acrescentados ramaes e prolongamentos, mas sobretudo porque as condições em que a Companhia se propunha então construir o ramal em referência incontestavelmente mais favoráveis para o Estado do que as exigidas pelo novo requerente.

No entretanto e apesar da disparidade de condições, não hesita este Conselho em reconhecer que o novo requerente se propõe levar a efecto um plano de linhas ferreas muito mais vasto e completo do que aquele a que a Companhia se comprometia ao requerer a concessão da linha de Laundos a Fão, e nestas circunstâncias não pretende ela ser acoimada de vir entravar a realização de todos esses melhoramentos, sob a condição porém de se exigirem garantias idóneas para a construção *imediata* das linhas requeridas.

É bem sabido que todas as empresas concessionárias têm encontrado nestes últimos anos grandes dificuldades em angariar capitais para os prolongamentos das suas râles, naas quais seria, aliás, empregado o material circulante que já possuem, provocando com este facto não sómente um melhor utilização e rendimento, do mesmo, mas até um melhor aproveitamento do pessoal de trens.

Não se concebe, portanto, que qualquer individualidade ou empresa autónomas, com administração, oficinas, material e pessoal próprios, e sem acesso directo ao grande fóco económico da região que é a cidade do Porto, possa realizar aquilo que, para

esta Companhia aliás colocada em incomparavelmente melhores condições, se tém apresentado como um cometimento de resultados mais do que problemáticos.

Não se imagine contudo que este Conselho não tenha feito uma administração criteriosa e com espírito progressivo, nem tão pouco que se não tenha ocupado com a mais meticolosa atenção do interessante problema ferroviário do noroeste do paiz. Não só os factos aí estão demonstrando irrefutavelmente que este Conselho tem sabido gerir os negócios da Companhia por fórmula a desembaraçal-a de grandes dificuldades que ainda recentemente a assobravam, mas na realidade iniciou espontaneamente trabalhos para uma notável expansão da sua rede, planeando importantes melhoramentos já em via de realização.

Aproveitando a presente oportunidade, julga o Conselho dever ponderar que a construção de novas linhas ferreas no nosso paiz está fundamentalmente dependente de modificações a introduzir na nossa legislação ferroviária, que as circunstâncias urgentemente reclamam.

Entre essas modificações necessárias avultam : 1.º — a fixação de uma nova base para o cálculo da garantia de juro, que deve ser o do custo real da construção, fiscalizada pelo Estado; 2.º o estabelecimento de uma nova tarifa-base para os troços construídos de novo, por fórmula a podar remunerar equitativamente o capital empregado; 3.º — o reconhecimento da legalidade da distribuição de dividendos ao capital accionista das empresas ferroviárias, muito embora restringindo-o a um limite razoável, como seria a taxa do desconto no Banco de Portugal.

• • •

São estas e várias outras considerações que levam a Companhia a repitir muito duvidosa a viabilidade no momento actual do projecto Sousa Magalhães, e nesta ordem de ideias não poderia de forma alguma acusar e concordar na *sobrevivencia ilimitada* de uma concessão não efectivada, o que equivaleria a impedir na prática a realização eventual desse mesmo melhoramento levado a efecto pela propria Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, como seria lógico e razoável que sucedesse, logo que as dificuldades financeiras e económicas no momento actual se dissipassem.

Nestas condições, e para que se não possa dizer com justiça que a Companhia vem impedir a realização de um melhoramento que é vital para a região interessada, reclama o seu Conselho de Administração das instâncias governamentais para que, a efectivar-se a concessão, fique no respectivo Decreto taxativamente consignado um período curto para a celebração do contrato de construção e que neste se estabeleça um prazo não superior a 3 anos para a abertura à exploração da linha desde a Povoa até Espozende e de 5 anos para os troços restantes.

Para o cumprimento de todas estas cláusulas deverão ser exigidas garantias idóneas, e necessário é que o texto tanto do Decreto como do contrato seja expresso e inofismavel a este respeito, de forma a que a concessão se torne automaticamente irrita e nula se no todo ou em parte ela não for efectivada.

É esta a condição *sine que non* que este Conselho de Administração entende dever opor ao pedido da concessão, porque doutra forma desejaria já declarar a sua resolução de ressalvar e defender os seus direitos de prioridade jurídica aos pedidos da concessão já requeridos, e de preferência geralmente reconhecida aos concessionários das linhas em exploração, reservando-se o direito de opção à concessão referida, tanto mais que esta Companhia ofe-

rece de de já ao Estado a appreciavel garantia de 50 anos de leal e rigoroso cumprimento das leis do paiz, e de zelosa administração dos haveres públicos e particulares que lhe estão confiados.

Porto, 24 de Dezembro de 1923

e concerto com as Camaras Municipaes interessadas foi apresentado um projecto de lei para a concessão com garantia de juro de 7 %, *pelo menos*, formula nova, pois com ela poderia o Governo elevar o juro que quizesse. E passou este dislate nas tres comissões de caminhos de ferro, obras publicas e finanças!

Mostramos o êrro de se pretender construir com garantia de juro o troço de Barcelos a Braga, duplicação cara, adiavel por largo tempo, do ramal de Nine a Braga, pois mediam apenas 11 km. entre Nine e Barcelos.

Pois lá figura esse troço com garantia de juro de 7 %, *pelo menos*.

Observámos que não convem fraccionar a rede secundaria por multiplas emprezas, com aumento d'encargos e prejuizo da unidade d'exploração. Por isso a solução conveniente é a fusão das companhias de Povoa e Guimarães e da empreza concessionaria do Alto Minho n'uma só companhia, á qual se concedam outros prolongamentos. E' claro que é essa empreza a que pode construi-los e explora-los em melhores condições.

Pois o parecer não só propõe a concessão a nova entidade sem garantias sérias, pois nem deposito se prescreve, como ainda substitue o troço de Espozende a Darque pelo de Braga a Guimarães, que pertence á concessão do Alto Minho.

Aquele troço é eliminado para não crear, diz-se, um concorrente á linha do Minho, e aceita-se o troço de Barcelos a Braga, que faz muito maior concorrência ao ramal de Nine a Braga, e faz-se sahir o troço da Povoa em vez de Laundos com uma duplicação da linha de Povoa e sua estação.

Em Dezembro ultimo o Ministro Vaz Guedes, com

a incompetencia que o caracterisava, mandou abrir concurso para a concessão das linhas ainda antes de classificadas mediante inquerito que simultaneamente mandou abrir. Pois agora as Comissões parlamentares mandam fazer a concessão sem concurso e arredam com a mais leviana semceremonia a hypothese preferivel de um entendimento com a Companhia da Povoa.

Propõe-se a concessão da linha de Braga a Guimarães com a garantia de 7 %, *pelo menos* sobre 300 contos por kilometro, quando a concessão do Alto Minho, de que faz parte, não caducou ainda e está feita com 5 % sobre 20 contos, base que se torna inexecuvel. Menospresa-se a lei de 1912, baseada na constituição de uma empresa unica para as linhas de via estreita do Minho, e vae-se augmentar a desordem do regimen ferroviario da região, depois de se terem dado concessões de linhas em leito de estrada de Viana aos Arcos e de Braga ao Prado coincidindo com as directrizes das linhas do Alto Minho, já concedidas.

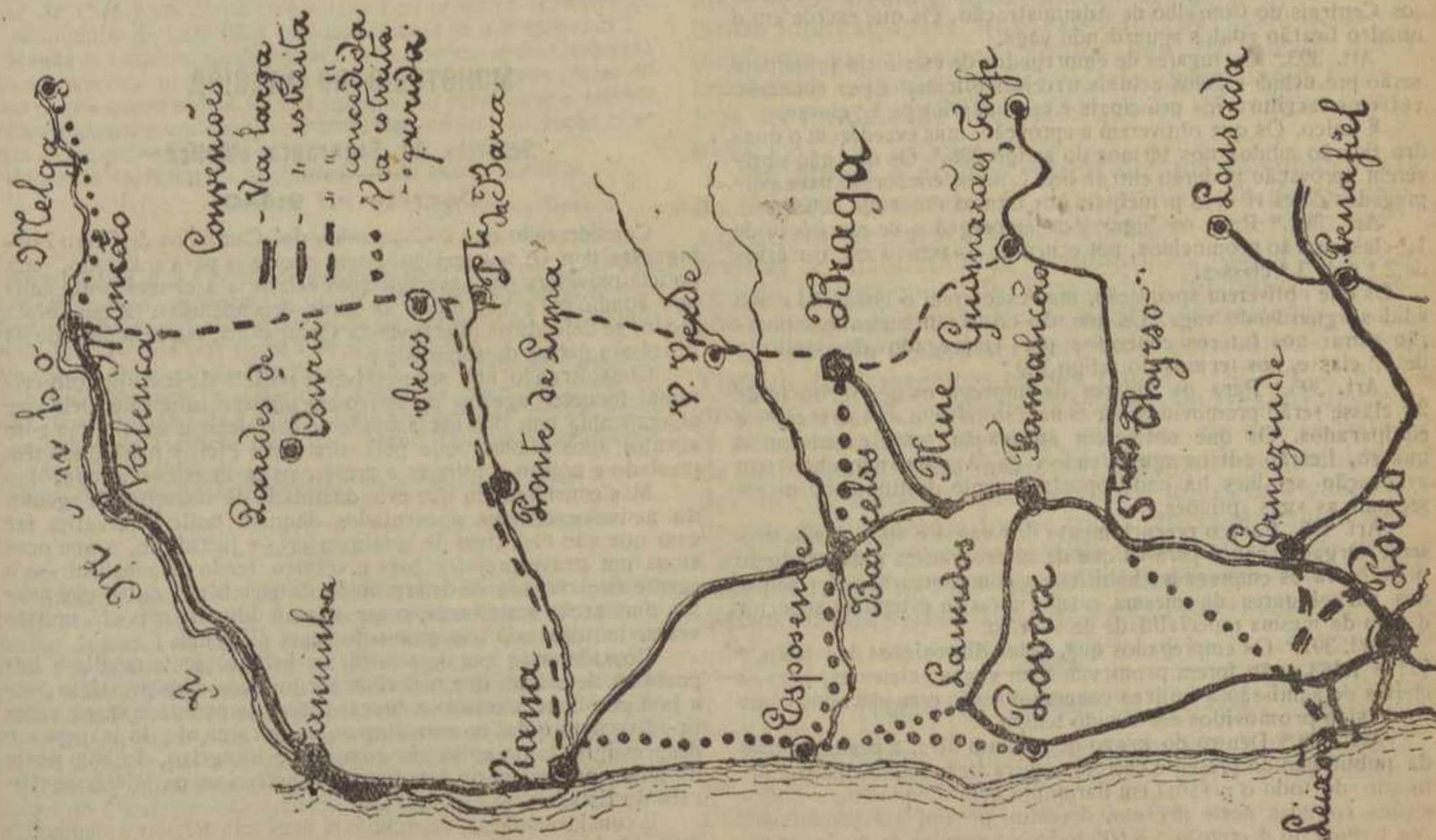
É mais que tempo de haver juizo e bom criterio. Intervenha o Sr. Ministro do Comercio, e faça vingar a boa doutrina, revendo a concessão do Alto Minho, actualisando a garantia de modo que se assegure pelo menos a construção das linhas de Braga a Guimarães, Braga aos Arcos, Laundos a Espozende e Barcelos, Lousado por Trofa à Senhora da Hora.

A garatia de juro deve ser baseada, como para a linha de Vizeu a Foz-Tua sobre o custo efectivo da linha.

Ha quási vinte anos foram concedidas as linhas do Alto Minho, sem que se obtivesse a sua construção nem se anulasse a concessão.

Após vicissitudes várias a lei de 1912 facultou uma solução, que teria surtido efecto sem a guerra. Hoje as condições mudaram de tal modo, que é indispensavel nova formula a elas acomodada.

Em vez de uma providencia bem estudada, vae-se levianamente augmentar a confusão e malbaratar dinheiro em duplicações dispensáveis, podendo mais o espirito de caciquismo que a nitida concepção do interesse geral e regional.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 6)

CAPITULO II.

Disposições transitórias

Art. 388.º Todo o pessoal em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado, pertencente a quadros estruturados ou contratado, deverá declarar no prazo de sessenta dias a contar da data da publicação desta organização de serviços, se deseja ou não optar pelos quadros privativos dos Caminhos de Ferro do Estado, na categoria do lugar que desempenha à data da publicação deste diploma.

Art. 389.º Todos os empregados que excederem as tabelas anexas à presente organização são considerados adidos, continuando em serviço.

Art. 390.º Nenhum empregado poderá ficar por efeitos desta organização com vencimentos inferiores aos que percebia à data da sua publicação.

§ único Os abonos por diurnidade resultantes da aplicação das percentagens determinadas no artigo 305.º não poderão ser inferiores à quantia de 6\$ mensais por cada período de cinco anos de serviço, para todos os actuais agentes que estejam à data desta organização ao abrigo das vantagens concedidas pela lei n.º 952, de 5 de Março de 1920.

Art. 391.º Os empregados cujos lugares são suprimidos por esta organização poderão ser pelo Conselho de Administração colocados, preenchendo vagas, em lugares novos de categoria inferior à sua e para os quais tenham aptidões, conservando porém todos os direitos e regalias da sua actual categoria.

Art. 392.º Os lugares de chefes de secção serão providos por ordem de antiguidade pelos actuais primeiros oficiais, pelos actuais chefes de secções das Direcções e pelos segundos oficiais chefes de secção e segundos oficiais do actual quadro dos Serviços Centrais do Conselho de Administração. Os que excede em o quadro ficarão adidos aguardando vaga.

Art. 393.º Os lugares de empregados de escritório principais serão preenchidos pelos actuais terceiros oficiais, e por concurso entre os escriturários principais e escriturários de 1.ª classe.

§ único Os que obtiverem a aprovação, mas excederem o quadro ficarão adidos nos termos do artigo 386.º Os que não obtiverem aprovação poderão entrar nos futuros concursos para empregados de escritório principais nos termos do artigo 129.º

Art. 394.º Para os lugares de empregados de escritório de 1.ª classe serão promovidos, por concurso os actuais escriturários de 2.ª e de 3.ª classes.

Os que obtiverem aprovação, mas excederem o quadro, ficarão adidos aguardando vaga. Os que não obtiverem aprovação poderão entrar nos futuros concursos para empregados de escritório de 1.ª classe, nos termos do artigo 129.º

Art. 395.º Para os lugares de empregados de escritório de 2.ª classe serão promovidos por concurso os actuais escriventes e equiparados. Os que obtiverem aprovação, mas excederem o quadro, ficarão adidos aguardando vaga. Os que não obtiverem aprovação ser-lhes há dado oportunamente destino conveniente segundo as suas aptidões.

Art. 396.º Para o preenchimento das vagas resultantes da presente Organização e para as que de futuro vierem a dar-se terão preferência os empregados habilitados com concursos já efectuados para lugares da mesma categoria ou de categoria superior do nº da mesma especialidade de serviço.

Art. 397.º Os empregados que, pelas disposições das leis n.º 971 e 1:183, não forem promovidos em vagas existentes, para os efeitos de admissão a futuros concursos serão considerados como tendo sido promovidos em devido tempo.

Art. 398.º Dentro do prazo de noventa dias, a partir da data da publicação do presente decreto, deverá ficar regularizada a situação de todo o pessoal em harmonia com os quadros e disposições contidas neste decreto, devendo, porém, ser promovidos os termos do decreto n.º 5.605 todos os agentes de qualquer ca-

tegoria que tenham vagas nos quadros e que a elas tenham direito por virtude de concursos já efectuados ou por antiguidade.

§ 1.º Para os efeitos deste artigo consideram-se prorrogados até o fim do citado período de noventa dias os prazos de validade de todos os concursos já efectuados e que tenham caducado na vigência das leis n.º 971 e 1:183.

§ 2.º Serão respeitadas até seu término as classificações dos concursos a que se refere o artigo 434.º do decreto n.º 1:193.

§ 2.º Serão respeitadas até seu término as classificações dos concursos a que se refere o artigo 434.º do decreto n.º 5:605.

Art. 399.º Enquanto não for público o novo regulamento de passes e bónus continuam em vigor em vigor as disposições dos artigos n.º 426. a 432. do decreto n.º 5:605.

Art. 400.º Os funcionários doutros Ministérios que estjam em serviço destacados nos Caminhos de Ferro do Estado há mais de quinze anos são considerados como fazendo parte dos quadros anexos ao decreto n.º 5:605, ficando-lhes garantida a sua situação, com todos os direitos e regalias, incluindo a da aposentação, consignadas no presente diploma.

Art. 401.º No prazo de cento e oitenta dias a Administração Geral dos Caminhos de Ferro fará publicar os regulamentos de contabilidade, de passes e bónus, de saúde, das oficinas e todos os outros necessários para a boa execução da presente Organização.

Art. 402.º Para os efeitos dos abones, a presente organização considera-se em vigor a partir de 1 de Maio do corrente ano.

Art. 403.º Aos empregados que transitaram dos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações para os quadros os quadros dos Caminhos de Ferro do Estado fica garantido o direito de regressarem aos seus primitivos quadros, se assim desejarem desfazer, no prazo de noventa dias a contar da publicação do presente diploma, conservar as suas categorias com todos os direitos e regalias a elas inerentes, e em expressa renúncia das disposições desta organização que lhe são aplicáveis, ficando considerados supranumerários e fazendo-se a sua promoção até primeiros oficiais chefes de secção dentro desse quadro, nos termos do decreto n.º 5:605, até que ele estiver completamente extinto.

Art. 405.º Todas as duvidas, reclamações ou questões de qualquer natureza que possam prover da supressão de cargos, redução de quadros ou de quaisquer outras disposições da presente organização serão resolvidas pelo Conselho de Administração.

Art. 407.º O actual vogal da mesma comissão administrativa nomeado por decreto de 27 de Janeiro de 1922, fica na situação de Administrador adjunto, adido, fazendo parte do Conselho de Administração, com todas as regalias e direitos inerentes a essa situação.

Art. 408.º Fica revogada a legislação em contrário e em especial os decretos n.ºs 5:605 e 7:016 respectivamente de 10 de Maio de 1919 e 12 de Outubro de 1920.

Paços do Governo da República, 18 de Junho de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Serviços da Segurança Pública

Decreto n.º 9:440

Considerando que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem ao seu serviço, e sem encargos para o Estado, uma polícia privativa para averiguações relativas a crimes praticados nos comboios e em todas as suas dependências, a qual de modo, se defende os interesses da Companhia, também defende os interesses gerais da sociedade;

Considerando não ser possível à polícia de investigação criminal fornecer agentes do activo em número suficiente, pelo que a Companhia tem tido necessidade de completar a sua polícia com agentes aposentados, que pela sua experiência e habilidade têm prestado e podem continuar a prestar os melhores serviços;

Mas considerando que esta dualidade de situações de agentes do activo e agentes aposentados daquela polícia privativa faz com que não disfrutem de iguais poderes e jurisdição, o que ocasiona um grave prejuízo para o serviço, tendo de substituir-se o agente encarregado de determinada diligência por outro que possua uma ação mais larga, o que não só dificulta mas até, muitas vezes, inutiliza o prosseguimento dessa diligência;

Considerando que de semelhante inconveniente resulta a impunidade de crimes que poderiam ser punidos com prestígio para a Justiça e benefício para a moral social, impunidade que a repetir-se com frequência acarretaria um retrairo do tráfego e o desprestígio, tanto entre nós como no estrangeiro, do bom nome do nosso país, além do prejuízo que sofreriam os interesses morais do Estado;

E considerando ser de inadiável urgência arredar as melhantes dificuldades e regulamentar tal serviço;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os agentes aposentados da polícia de investigação criminal, quando estejam ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, gozam, provisoriamente e enquanto o assunto não for definitivamente regulado, da mesma autoridade e jurisdição dos agentes do efectivo no desempenho dos serviços referentes à investigação dos crimes cometidos na área e dependências da mesma Companhia.

Art. 2.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deverá passar aos agentes aposentados a que se refere o artigo anterior os respectivos bilhetes de identidade, dos quais deve constar o visto do director da polícia de investigação criminal.

Art. 3.º As despesas com o pessoal a que é este decreto se refere continuam correndo ao lado, por conta da referida Companhia.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do interior assim o tem entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 23 de Janeiro de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Alfredo Ernesto e Sá Cardoso.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Portaria n.º 3:882

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da Companhia concessionária do caminho de ferro do vale do Vouga referente ao ano económico de 1922-1923 está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 18.689\$16 como liquidação dessa garantia de juro.

Paços do Governo da República, 25 de Janeiro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Ferreira da Fonseca

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1923-1924 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da República pelo Ministério do Comércio e Comunicações que a referida Companhia seja paga a quantia de 22.051\$55 (vinte e dois mil e cincuenta e um escudos e cincuenta e cinco centavos) como liquidação provisória desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Março de 1924.

(a) Nuno Simões

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1923-1924 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da República pelo Ministério do Comércio e Comunicações que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 4.677\$24 (quatro mil seiscentos e setenta e setenta escudos e vinte e quatro centavos) como liquidação provisória desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Março de 1924.

(a) Nuno Simões

Atendendo a que a conta da garantia de juro da ferrea de Foz Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1923-24 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da República pelo Ministério do Comércio e Comunicações que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 1.515\$45 (mil quinhentos e quinze escudos e quarenta e cinco centavos) como liquidação provisória desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Março de 1924.

(a) Nuno Simões

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as áreas de 268m²,75 e 874 metros quadrados, situadas á direita da linha ferrea da Beira Alta, entre os quilómetros 53,965 e 54,040, conforme a planta junta ao processo n.º 2:768.

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Ferreira da Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrante a parcela de terreno com a área de 607m²,64, situada á esquerda da linha ferrea do norte, entre os quilómetros 271,884 e 272,440 e 274,440, a fim de ser permitida por outra de qual superfície que ficará fazendo parte integrante da mesma linha ferrea, conforme o desenho junto ao processo n.º 2:770.

Paços do Governo da República, 30 de Janeiro de 1924. O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Ferreira da Fonseca.

União Internacional de Caminhos de Ferro

PROJETO TIPO DE CARTA INTERNACIONAL PARA PASSAGEIROS E BAGAGENS

A comissão do «Trafego de Passageiros» da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), na sua ultima reunião (Viana 25-27 de Junho de 1923), decidiu que os relatores frances e alemão da questão do «trafego internacional de passageiros» estabelecessem um projecto de condições tipo a introduzir em todas as tarifas internacionais de passageiros e bagagens, projecto que deverá ser apreciado na nova reunião conjunta de todos os membros da mesma comissão.

Cumprindo essa decisão o delegado francês (representante dos Caminhos de ferro Paris-Lyon-Mediterranée) distribuiu ultimamente a todas as Administrações-Membros da U. I. C. um projecto de condições uniformes de tarifa internacional de passageiros, que fez acompanhar de uma nota explicativa de qual foi a direcção que imprimiu ao seu trabalho e de quais foram os dados em que o baseou.

Assim, explica que, em todo o seu trabalho, se procurou cingir, quanto possível, ao texto elaborado em Berne, em 1923, como projecto de Convenção Internacional de Passageiros.

Como, porém, esse projecto se encontra ainda sem aprovação definitiva e nele próprio se encontram algumas determinações de carácter facultativo, o delegado francês confessa ter, em parte, adoptado como inspiração, algumas determinações que constam das tarifas internacionais que existiram ou estão actualmente em vigor; alguns pontos não ter julgado util reproduzir o que o citado projecto determina e, noutras, ter introduzido alterações que se lhe afiguraram úteis.

Por ultimo o próprio relator diz que as condições do projecto que acaba de elaborar não são de molde a poderem ter um carácter definitivo e deverão ser revistas e naturalmente simplificadas quando a Convenção Internacional de Passageiros for posta em vigor e assignada por todas as nações interessadas.

O projecto deverá ser apreciado pela comissão do Trafego de Passageiros na sua reunião em 8 de Maio proximo e a ela compete apreciá-lo. No entanto desde já podemos afirmar a nossa opinião, de que se trata de um trabalho feito, no meio das maiores dificuldades de coordenação, que representa um estudo valioso de que muito terão a lucrar todas as companhias de Caminhos de Ferro que tenham uma grande parte dos seus interesses ligados ao restabelecimento, em condições de boa viabilidade, do trafego internacional.

Manual do Viajante em Portugal

Em português e francês compram-se 2 exemplares de cada, na redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro, na Rua da Porta Séca, n.º 7-1.

OS CARVÕES NACIONAIS

Como eles podem e devem ser utilizados, na opiniao do engenheiro sr. Roldan Y Pego

A portaria a que hoje se referem os jornais indicando uma comissão para estudar o problema dos nossos carvões, veiu pôr de novo em fóco a existencia de uma iddustry, pouco e mal explorada até agora, mas que, uma vez posta em plena actividade, pôde trazer para o paiz beneficios incalculaveis.

A industria dos carvões. Não são mulas, infelizmente, as pessoas que, entre nós e com conhecimento de causa, dela podem falar. entretanto, o publico precisa de ser elucidado sobre o verdadeiro valor e sobre as possibilidades reais da exploração que oferecem os jazigos carboliferos portugueses.

Ha no territorio português, realmente, materiais de combustão cujo valor compensa um trabalho de extração naturalmente caro e moroso? E até que ponto podem, em caso afirmativo, ser explorados com eficacia esses materiais?

As preguntas que a portaria publicara pelo ministerio do Comercio não sugeriu, e para as quais procuramos resposta junto do engenheiro sr. Roldan y Pego. Trata-se de alguém cuja competencia em tão delicada materia, está de ha muito firmada fazendo, para mais, parte da comissão que o sr. ministro do Comercio encarregou de estudar o assunto.

O sr. Roldan e Pego pouco tempo pode dispensar para nos atender. Entretanto vai-nos elucidando:

— Trata-se de materia vasta e complexa. O nosso paiz não tem, e isso ninguem o ignora, carvões de primeira qualidade, nem tem, sequer, uma grande riqueza carbonifera. Quem disser o contrario, parece-me que anda um pouco afastado da verdade. As condições geologicas do territorio nacional explicam, de resto, esta pobreza que está muito longe de ser miseria.

— Mas nós não conseguimos, ao menos, o carvão necessário para o nosso consumo?

— E mais do que esse ainda. A nossa produção carbonifera, no dia em que estiver convenientemente organizada e orientada, dá para as necessidades do consumo interno. E bem á vontade.

As hulhas não devem ser aproveitadas na combustão

— A qualidade dessa carvão?

— Já lhe disse que não são dos chamados carvões de primeira qualidade, nada que se pareça com os admiraveis carvões ingleses. Mas a contestação deste facto não pode constituir de maneira nenhuma, argumen-

to para que desanimemos. E vou-lhe já dizer porquê. As hulhas, está isso hoje devidamente averiguado e comprovado, são mal empregadas na combustão.

— Em que devem então ser aproveitadas as hulhas?

— Na produção de materias quimicas que delas se separam e que, usando-as na combustão, vão para a atmosfera, perdendo-se. As hulhas são bastante ricas para que assim as malbaremos. Não. Para a queima, devem ser utilizados os carvões de segunda qualidade e é desses que nós possuimos com relativa abundância. Hoje todas as pessoas que estudam a sério este problema pensam assim.

Demos facilidades ás empresas e eduquemos o industrial

— Mas haverá possibilidade de organizar uma industria nacional de carvões?

— Sim senhor. Em primeiro logar é necessário dar todas as facilidades ás empresas constituidas e ás que as que porventura venham a constituir-se para trabalhar na extração de carvões. Essas facilidades são de duas especies: caminhos de ferro, por um lado, capitais, por outro. E tanto na organização de caminhos de ferro como na cedencia de capitais tem o Estado um importante papel a desempenhar. Em segundo logar, é indispensável que se eduque o industrial. Que se eduque, bem entendido, no melhor aproveitamento da materia prima que possuimos. Porque desanima o nosso industrial sempre que procede a experimentações sobre um carvão nacional? Porque não tem a aparelhagem necessaria para a queima desse carvão: As grelhas que possue, os dispositivos que utiliza foram arranjados para produtos ingleses. Para aproveitar os nossos seria necessário modificar tudo. Temos que convencer o nosso industrial desta grande verdade. E quando o houvermos conseguido, teremos andado meio caminho para a organização de ser as suas normas de acção, as unicas.

— A nomeação da comissão?

— É uma medida de grande alcance. Essa comissão, que ainda não está instalada, deve, quanto a mim, proceder no sentido que naturalmente fica indicado pelas declarações que acabo de lhe fazer. Auxilio ás empresas e educação do industrial tem de ser as suas normas de acção, as unicas que podem e devem guiá-la para que da sua obra alguma coisa fique de util e de aproveitável.

O serviço de correios e telegraphos no Mexico

Segundo uma estatistica recente, o Mexico tem 2.638 agencias do correio servidas por 5.516 empregados, além de 406 agentes ambulantes e 2.231 itinerarios postais cobrindo 80.947 kilometros.

O serviço telegraphico possue 566 agencias telegraphicais, 8 agencias telephonicas e 25 estações de radio. Entre os novos serviços, podemos mencionar cotações telegraphicais, serviço telephonico de longa distancia, duas estações radiotelephonicas para o negocio do petroleo, e 24 concessões para a expedição, concertos e conferencias.

AVISO

Previnem-se todas as casas que nos teem escrito sobre anuncios a publicar na nova edição a sahir do «Manual do Viajante em Portugal», de que só se aceitam anuncios até ao dia 10 do corrente.

O novo «Manual» está prompto devendo aparecer em principios de Maio.

A Administração

Francelino Pimentel

No passado dia 23 de Março faleceu em sua casa o antigo oficial do Exercito sr. Francelino Pimentel, antigo administrador do nosso colega *O Dia*, e amigo do nosso falecido director L. de Mendonça e Costa.

Francelino Pimentel foi sempre um brioso militar conseguindo trazer d'Africa o peito coberto de valiosas medalhas ganhas pela inteligencia e valentia. Conseguiu tambem trazer de lá algumas notas interessantes sobre o interior d'Africa, para serem publicadas n'uma nova edição que pretendia fazer o nosso falecido director, notas estas que d'aqui foram subtrahidas por pessoa que ainda ignoramos.

Nesta hora, de grande dôr para a familia que ele adorava a Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta aos seus, a expressão sincera do nosso profundo pesar.

Escol.

«O DIA»

Reapareceu no passado dia 19 de Fevereiro este brilhante colega da noite superiormente dirigido pelo nosso amigo e seu director sr. J. A. Moreira d'Almeida, tendo como secretario e editor seu filho o sr. João Moreira d'Almeida.

Felicitamos do coração o seu director e secretario, pelo seu reaparecimento, e cumprimentamos a illustre redação deste nosso ilustre colega da noite.

Escol.

Comercio internacional do Chile

Segundo cifras extraidas da mensagem do Sr. Presidente da Republica, apresentada ao Congresso em 1 de Junho de 1923, a importancia do commercio internacional do Chile, foi em 1922 de 575.767.611 pesos ouro de 18 pence, correspondente 237.881.578 pesos á importação e 338.587.033 pesos á exportação.

Escol.

Curso de cambios, comparados

	Em 26 de fevereiro		Em 29 de Março	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, cheque	15 1/64		17/8	
Paris	1320		1720	1730
Madrid	3940		4240	4315
Alemanha	—		—	—
Amsterdam	11600		11560	11610
New York	31000		31300	31600
Italia	1350		1333	1365
Suissa	—		5400	5430
Bruxellas	—		1343	1360
Libras	1140		1310	

Publicações recebidas

O Seiscentismo em Portugal, por Manuel Múrias.

Curioso e notavel livrinho o que acabamos de receber. Ensaio de critica historica, lhe chama o autor e na verdade assim é, mas critica seria e desassombrada, desbravando com mão segura o escalracho que os historiadores pouco escrupulosos e cegos pela paixão politica acumularam sobre o seculo XVII, denegrindo-o torpemente.

Na obra vasta e formidavel dos Jesuitas vê o autor os melhores e mais solidos elementos de civilização e cultura, principalmente, na accão prodigiosa que desenvolveram na colonização do Brasil, nas missões das Indias, do Japão e da China, sendo *"duma grandeza impressionante o monumento de erudição levantado pelos homens de Seiscentos, exclusivamente jesuitas."*

São as seguintes as conclusões, que transcrevemos do notavel trabalho do dr. Manuel Múrias :

O séc. XVII, inferior a outras quadras da História da Literatura na Poesia, avulta com um significado especial, se atendermos a que :

1.º—Com os Jesuitas, a Inquisição e os Indices Ex-purgatorios, ressalva a unidade do país preservando-o das scisões e guerras de religião que, tal qual sucedeu na França, na Alemanha e na Inglaterra, as infiltrações protestantes fatalmente traziam consigo : — unidade que depois poderosamente influiu para a cooperação de todos os Estados do Reino na obra da restauração ;

2.º—Com o Sebastianismo, o Suarismo e as intenções dos historiadores politicos forma o mito naciona-lista, congregando as aspirações separatistas e criando a certeza de que Portugal poderia libertar-se de Castela, com o direito divino de alçar rei e iniciar nova dinastia ;

3.º—Com os prosadores inimitaveis, cujas obras foram clássicas depois, estabelece a língua portuguesa, de civilização que nós ainda hoje utilizamos, e apresenta a mais extraordinária pleiade de artistas da prosa, de que podemos enaltecêr-nos : — é por excelencia o séc. da prosa ;

4.º—Com os trabalhos filológicos à cerca das línguas exóticas que os Jesuitas portugueses realizaram, na India, na China e no Brasil, reivindica para Portugal uma situação de singular relevo na história da filologia ;

5.º—Cria uma nova forma literaria — o jornalismo e continua a erudição arqueológica iniciada em quinhentos.

A Grande Novela — N.º 5 e 6.

Recebemos os n.º 5 e 6 de *A Grande Novela* interessante e acreditada publicação, de que é editor e proprietario o nosso amigo e colaborador Carlos d'Ornellas.

Intitula-se o n.º 5 *A Morta Romantica*, de que é autor o festejado escritor João Grave. Conto ingênuo e romântico, descrevendo o sofrimento duma alma de mulher delicada e sensivel e o seu amor pelo homem que vive dia a dia a seu lado e que só se apercebe disso começando tambem a amá-la depois de morta.

O n.º 6, *O João da Bailôa* da autoria do nosso colega e secretario da redação sr. Andrade Gomes, é um pequeno conto sem grande urdidura nem inventiva, mas que prende a atenção pelos lances de imprevisto que contem.

E' por todos os motivos uma leitura recomendavel e uma colecção interessante.

A redação da *Grande Novela* é na Rua da Horta Seca, 7-1.º — Lisboa.

A instrução do pessoal ferro-viário

POR ANDRADE GOMES

No artigo que publicamos no nosso ultimo numero sobre a instrução do pessoal de caminhos de ferro, puzemos em lugares de destaque o Brazil e a Inglaterra, esta ultima como sendo a nação que na especialidade mais tem avançado. Efectivamente assim é, os programas dos cursos organizados pela *London & North Eastern Railway* e que as companhias escocesas se propõem tambem estabelecer n'is suas rôdes, para o que tem negociações entabuladas com as universidades de Dundee, Glasgow, Edinburgh e Aberdeen, são o que ha de mais completo no genero.

Isto porem não significa que não haja tambem em outros paizes cursos e processos de ensino ferro-viario dignos não só de serem citados, como de serem imitados. Temos, por exemplo, nos Estados Unidos da America, algumas companhias como a da Rêde da Pensylvania, que tem em funcionamento cursos de leitura especial e discussão para ensino e estímulo do seu pessoal.

O primeiro destes cursos foi iniciado ha dois anos em Harrisburg, tendo-se matriculado 308 alunos. No ano passado já funcionaram cinco destes cursos com 1.845 alunos.

No corrente ano já se eleva o numero dos cursos a nove, espalhados pela região do Oeste, tendo-se matriculado 3.400 alunos.

A leitura da lição dura uma hora, finda a qual os alunos se reunem em agrupamentos de 20 ou 30 e discutem os temas versados na lição, e apresentam ao professor as suas conclusões, duvidas a esclarecer, etc.

Os resultados colhidos com estes cursos não podiam ser mais satisfatórios.

Dia a dia vai-se conhecendo p'la forma como os serviços são desempenhados, a influencia da maior instrução dos agentes que os executam.

Em França tambem alguma coisa ha no genero que mereça referencia especial. Estão n'este caso os "vagões-escola" creados pela Companhia de Orleans para a instrução prática do pessoal da exploração.

Pela ligeira descrição que segue, o leitor fará uma ideia do que são essas escolas originaes.

A escola é formada por dois vagões unidos entre si por um vestíbulo telescópico para que formem um só corpo.

Nestes vagões está installado o material de ensino pratico necessário para as classes.

Um dos carros é um *fourgon* tipo francez, de quatro rodas e o outro é um carro tipo americano, de oito rodas.

A característica mais notável desta escola ambulante é a quantidade de modelos de que está dotada para ensino dos alunos.

Ao lado de um dos carros ha varias valvulas e outras peças que funcionam á vista dos alunos e que permitem aprender num momento o que levaria horas a fazer-se para explicar tudo por meio de diagramas e textos.

Ha tambem diversos modelos de freios de ar comprimido, com parte do mecanismo á vista para que possa ver-se o seu funcionamento.

No outro carro ha uma mesa suspensa do tecto, a qual desce quando é necessário; nessa mesa está montado, em miniatura, todo o sistema de vias, agulhas e signaes.

Estes vagões-escola utilizam-se para ensinar aos

futuros ferroviarios os principaes fundamentos dos serviços. Dispõe de quatro estações de via dupla, quatro de via simples, uma multidão de agulhas e 137 signaes diversos.

A mesa, logo que termina a lição, é suspensa e fica presa ao tecto do vagão, afim de aproveitar todo o espaço possível e o mesmo sucede com outros muitos dos modelos de estudo, que ficam dobrados e unidos ás paredes depois de utilizados.

Este modelo da Companhia de Orleáns é de recente criação, mas pode-se desde já afirmar que os seus fructos não tardarão a ser apreciados.

No nosso paiz a maior parte da gente, mesmo entre criaturas que se julgam á altura de dirigir os destinos da nação, não faz ideia sobre os caminhos de ferro senão como um meio de se transportar quando necessita. Da complexidade dos seus serviços e da sua ligação com todos os ramos da actividade de um povo, não tem a minima noção e de ahí a série de tolices que se dizem e se escrevem sempre que vem a lume qualquer questão ferroviária, muito em especial quando afecta os seus agentes.

Não é pois para admirar que pouco se tenha pensado ácerca de instruir pessoal para tão uteis serviços.

Ha poucos ofícios, artes ou profissões para os quais não haja, já ha bastante tempo, estabelecidos quer em escolas do Estado quer em escolas particulares, um respectivo curso. Só pelo que respeita a caminhos de ferro, fóra a parte da engenharia, cremos que nada mais ha estabelecido do que uma cadeira no Instituto Superior do Comercio, que serve apenas para dar aos alunos que fazem esse curso, uma vaga ideia do que é a exploração de caminhos de ferro. E não são geralmente os individuos que tiram os cursos ali professados que vão para os caminhos de ferro.

Torna-se, pois, inispensável, a nosso vêr, estabelecer a forma prática de se preparar pessoal idoneo para os diferentes ramos de trabalho nos caminhos de ferro.

Nos ultimos tempos, em quasi todos os paizes estrangeiros tem este assunto merecido atenções especiais da parte não só das empresas, como dos poderes publicos e da imprensa.

Na Hespanha, por exemplo, vemos o interesse com que algumas revistas se tem ocupado da questão, chamando a atenção das partes interessadas e pondo em destaque o exemplo de outras nações.

Não haverá maneira de tambem entre nós, fazer surgir o mesmo interesse?

Conselheiro Fernando de Sousa

Na ultima sessão, da Academia de Sciencias, foi eleito unanimemente socio o nosso director sr. Conselheiro Fernando de Sousa.

A candidatura foi apresentada, ha meses, pelo sr. dr. Pedro José da Cunha, reitor da Universidade de Lisboa e actual Presidente da Academia de Sciencias.

A posse deve realizar-se em princípios deste mez.

A redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao nosso director, assim como ao nosso colega *A Epoca* sinceros cumprimentos



LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhos brasileiros — Vão recomeçar os trabalhos, ha tempos suspensos, da construcção da linha de Cratéus a Thereha, da Rede de Viação Cearense.

Esta linha, quando promptos os seus 270 kilómetros, dos quaes 10 já atacados, estabelecerá ligação entre os Estados do Ceará, Piauhy e Maranhão.

A possivel ligação ferroviaria destes tres Estados com os demais do nordeste, isto é, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagôas ficará dependendo ainda, quando prompta a citada linha Cratéus-Therezina, da conclusão dos trabalhos entre Araras e Sobral, com 130 kilómetros, dos quaes 40 já atacados, e entre Paiano e Alagôas Grande, onde já estão atacados 130 dos 350 kilómetros que faltam.

Foi recentemente aberta à exploração só para comboios de passageiros, o troço de linha, entre as estações de Ladainha, Brejanbra e S. Bento, no prolongamento de Theofilo Ottoni a Arassuaby, num percurso de 40 kilómetros, da rede de Minas Geraes.

Segundo as contas apresentadas ao Governo pela companhia da Estrada de Ferro de Victoria a Minas, os resultados da exploração destas linhas no primeiro semestre de 1923 foi o seguinte:

Receita	1.350.840\$860
Despesa	<u>1.650.750\$990</u>
Deficit	299.912\$030

A Companhia São Paulo Railway encomendou na Inglaterra 10 carros para passageiros de 1.ª classe, do mais moderno modelo, os quaes deverão chegar a tempo de prestar serviço da proxima estação de inverno, entre Santos e S. Paulo.

A mesma companhia acaba de contruir nas suas officinas dois carros de 1.ª classe, os quaes começarão a funcionar ainda este mez, e vise construir mais 6 de 60 lugares cada, com que conta fazer face ao sempre crescente augmento de trafego.

Aquella companhia já encommendou tambem na Inglaterra 250 vagões cobertos, de aço, com lotação de 30 toneladas, os quaes virão aliviar, de muito, as dificuldades, devido ao brusco e anormal augmento de trafego de importação pelo porto de Santos.

As receitas das linhas francesas em 1923 — Segundo as cifras provisórias publicadas recentemente no *Journal officiel*, o total das receitas realisadas em 1923 pelas grandes rôdes dos caminhos de ferro franceses, eleva-se a 7.187.597.000 francos, contra francos 6.789.005.000 em 1922 (numeros definitivos), ou seja um augmento de 398.592.000. Esse augmento é dividido proporcionalmente, pela forma seguinte:

Estado. — Francos 1.054.818.000 em 1923, contra 999.421.000 em 1922. Augmento de 5,37 %.

Paris-Lyon-Mediterraneo. — Francos 1.912.620.000 em 1923, contra 1.763.152.000 em 1922. Augmento de 8,69 %.

Norte. — Francos 1.196.670.000 em 1923, contra 1.188.332.000 em 1922. Augmento de 5,10 %.

Paris-Orléans. — Francos 997.653.000 em 1923, contra 917.817.000 em 1922. Augmento, 8,40 %.

Este. — Francos 1.021.747.000 em 1923, contra 1.016.977.000 em 1922. Augmento, 0,47 %.

Midi. — Francos 489.951.000 em 1923, contra francos 462.159.000 em 1922. Augmento, 6,01 %.

Alsacia-Lorena. — Francos 514.138.000 em 1923 contra 491.147.000 em 1922. Augmento, 4,68 %.

Este augmento foi apenas devido ao desenvolvimento do trafego, visto que os preços das tarifas não foram elevados no ano findo, antes pelo contrario foram concedidas algumas reducções em certos transportes de productos de primeira necessidade. Porem tendo sobrevindo ao mesmo tempo um augmento de despesas proveniente da subida do preço do carvão e das materias primas, bem como uma elevação dos encargos da capital, o *deficit* total das empresas, que devia ficar reduzido a 890 milhões, deve talvez exceder o de 1922, que atingiu a cifra de 1.200 milhões de francos.

Os importantes augmentos nas tarifas que foram postos em vigor desde 10 do mez passado, devem vir a cobrir o *deficit*, se não se der retrahimento de trafego, ou qualquer outro caso imprevisto.

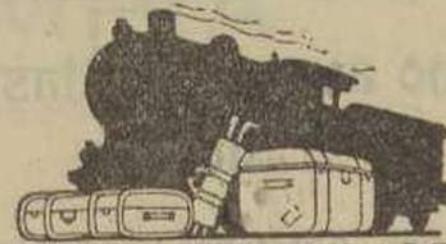
Linhos hispano-olas — Vae ser electrificada a linha de Victoria a Estella de que ainda se encontra uma parte em construcção, estando os 67 kilómetros já construidos, — 60 de Victoria-Norte a Mecolalde, e 7 do ramal de San Prudencio a Oñate — a ser explorados pelo Estado por tracção a vapor.

Movimento ferro-viário nos Estados Unidos

Segundo as ultimas estatísticas dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, desde 1 de Janeiro a 15 de Agosto de 1923, a diferentes companhias de caminhos de ferro estabelecidas a Nova York puseram em circulação 2.634 locomotivas e 3.374 vagões de mercadorias, tudo material novo.

Caminhos de ferro austriacos — O Governo austriaco resolveu passar para a industria particular a rôde ferroviaria que estava sendo explorada pelo Estado. Desde o dia 1 de Outubro ultimo a Companhia, formada expressamente para esse fim, com a denominação de "Caminhos de Ferro Federaes austriacos," começou a explorar todas as linhas, o que deve representar um importante alivio para o orçamento do Estado, pois que as linhas ferreas estavam dando um enorme "déficit," e uma importante melhoria nos serviços ferroviarios, cuja administração a cargo do Estado em toda a parte tem provado mal.

Des.



VIAGENS E TRANSPORTES

Ramal de Viana-Deça

No dia 20 do mez findo abriu ao serviço público o Ramal de Viana-Deça, da Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.

Este ramal que é uma dependencia da estação de Viana do Castelo e que se destina principalmente ao trafego chegado ou a sair por via marítima, faz por enquanto serviço limitado a vagões completos, tanto em grande como em pequena velocidade.

As taxas das remessas procedentes de, ou destinadas a Viana-Deça, são as correspondentes á estação de Viana do Castelo, acrescidas da taxa adicional de \$36 por tonelada, e com sujeição ás sobretaxas em vigor.

As condições do serviço deste ramal constam do aviso ao Pùblico que distribuimos com o nosso ultimo numero.

O «record» da altura em aeroplano

Communicam de Nova York que o Tenente Mac Ready, pilotando um aeroplano Lapére, alcaçou a altitude de 12.496 metros numa experiença que realizou em Dayton, no Estado de Ohio.

Foto

Uma locomotiva monstro

A maior e mais poderosa locomotiva até então usada na Inglaterra foi recentemente inaugurada pela Great Northern Railway Company.

Foi construida de acordo com o desenho de Mr. Gresley, o engenheiro da companhia.

A machine e o tender carregam, para o consumo proprio, oito toneladas de carvão, 20.000 litros de agua e pode puxar uma carga de 600 toneladas a 55 milhas a hora.

Esta locomotiva será usada para o *Flying Scotsman*, o expresso que ha trinta annos deixa Londres ás 10 horas da manhã, em direcção a Scotland.

Foto

Reconstrucção da Frota Mercante Argentina

A frota mercante argentina encontra-se em mãos de companhias privadas e do Estado. A maior das companhias privadas, a Sdad Ama Importadora e Exportadora da Patagonia, possue cinco vapores de uma tonelagem total de 8.00 t.

Vem a seguir uma sociedade que possue tres vapores de 8.000 toneladas, no seu total. O governo possue 19 vapores numa tonelagem total de 66.000 t. Antes da guerra, a Argentina tinha uma frota nacional de 364.163 toneladas, das quaes o terço fôra construído no proprio paiz.

Durante a guerra, a maior parte dos vapores acima de 200 toneladas foram vendidos ao estrangeiro, até que uma proibição de exportação intervenga. Desde essa época a Argentina trabalha na reconstrucção de sua frota, que espera levar a 400.000 toneladas

Foto

O ultimo aumento das tarifas francesas

A elevação das sobretaxas nas tarifas dos Caminhos de Ferro Francezes ultimamente decretada e que entrará em vigor em 10 de Março findo, tem dado lugar a confusões, não só em Portugal e Espanha como tambem na propria França, por se terem suscitado duvidas, se os nossos aumentos isto é, as percentagens indicados incidiam sobre os preços bases simples ou sobre uns preços já sobrecarregados com as sobretaxas anteriormente auctorizadas.

O aviso ao publico pelo qual as diversas companhias anunciaram esse aumento, não pode, a nosso ver ter mais de uma interpretação, qual a de o novo aumento recae sobre os preços com as sobretaxas anteriores, embora as companhias os apresentem sobre os preços bases, o que vem a dar na mesma desde que se note a diferença entre as percentagens indicadas pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovadas pelo governo, e os anunciados pelas empresas.

Os aumentos concedidos pelo governo foram:

Para passageiros — 50% para 1.ª classe, 48% para 2.ª classe, 47% para 3.ª classe. Para mercadorias 12,5%.

O Aviso ao Publico das companhias é do teor seguinte:

«As administrações dos Caminhos de Ferro de Alsacia e Lorena, de Leste, do Estado, do Meiodia, do Norte, de Orleans, de Paris a Lyon e Mediterraneo e de Cinturas de Paris, temos a honra de informar o publico que em conformidade como uma decisão do Ministro das Obras Publicas de 28 de Fevereiro de 1924, desde o dia 10 de Março de 1924, serão aumentadas as seguintes sobretaxas que ás sobre as tarifas de base se acham actualmente em vigor:

1.º — 90 por 100 para os passageiros em 1.ª classe 85 por 100 para os passageiros em 2.ª classe 80 por 200 para os passageiros em 3.ª e 4.ª classes.

2.º — 30 por 100 para os outros transportes de qualquer natureza em grande e pequena velocidade, assim como para as taxas respeitantes aos ramais particulares.

As actuais sobretaxas das tarifas serão aplicadas até o 1.º de Maio de 1925.

Em virtude das anteriores sobretaxas, das de agora e do imposto que já anteriormente foi aumentado, as tarifas de base para passageiros tem, portanto o gravamen seguinte:

	1.ª cla. %	2.ª cla. %	3.ª cla. %
Primeiro aumento	25	25	25
Segundo aumento	55	50	45
Terceiro aumento	90	85	80
	170	160	150
Imposto		31,25	31,25
	201,25	191,25	181,25

Para os demais transportes a situação ficou sendo a seguinte:

Primeiro aumento	25%
Segundo aumento	115%
Terceiro aumento	30%
Total...	170%.

O imposto é de 31,25 %, nalguns transportes, como por exemplo nas bagagens; de 12,50 %, nas mercadorias em geral em grande e em pequena velocidade, e reduz-se a 6,25 %, no caso de determinadas tarifas especiaes.

As sobretaxas não são aplicaveis aos pacotes postais.

Primeiro Congresso de Chimica Sul-Americano

Realizou-se na segunda quinzena de Março p. p. em Buenos Aires o Primeiro Congresso de Chimica Sul-Americano, que terá sete secções, a saber:

Physico-Chimica, Chimica Inorganica, Chimica Organica, Chimica Analytica, Chimica Biologica, Chimica Industrial e Didactica e duas sub-secções: Bromatologia e Petroleos e outros combustiveis.

A fim de conseguir no Brazil as adhesões dos que se interessam pelos estudos de Chimica, principalmente nas suas aplicações industriaes, foi organizado para esta capital, um Comité especial, que é assim constituido: Presidente, Professor Alfredo A. de Andrade; Secretario, Professor A. J. de Sampaio, vogais: Professores Drs. Julio Kehler, Daniel Henniger, T. V. Pecegueiro do Amaral, J. de Carvalho Del Vecchio, A. Ribeiro da Luz e Mario Saraiva.

As adhesões por intermedio do Comité Brazileiro, podem ser dirigidas ao Sr. Dr. Alberto J. de Sampaio, no Muzeu Nacional, n'esta Capital.

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00FUNDOS DE RESERVA
Esc. 30.200:000\$00CAPITAL REALISADO
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CÓDIGOS: Ribeiro, A. B. C. (5th EDITION), Lieber's, Pibco, Bentley's, Imperial, Petetson's

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK e KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue do Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE—Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagede Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loaua, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa) — CHINA—Macau. — TIMOR—Dili.



OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: José Barbosa

Representante em Lisboa: Carlos Jornellas

Rua da Horta Seca, n.º 7 — Telephone C. 27

OLYMPIA

MATEÉS ELEGANTES
10 los os dí a ás 2 bo as

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Exibição dos últimos episódios

Os Cavaleiros Vermelhos

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECÂNICA

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

Oficinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, próprias a creação, e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com o

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^oNO PORTO: TAIT & CO — Rua dos Ingleses, 26, 1.^o

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE	6586 ton.	PENINSULAR	2744 ton.
AFRICA	5515	LUABO	1435
PEDRO GOMES	5417	CHINDE	1070
BEIRA	4976	MANICA	1116
MOSSAMEDES	4977	IBO	83
PORTUGAL	3998	BOLAMA	98

AMBRIZ 858 ton.

Vapores só para carga: EXTREMADURA 3771 ton.
DONDO 8978 "

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

Navios fretados aos Transportes Marítimos do Estado e ao serviço da Companhia

LOURENÇO MARQUES	6355 ton.	PENICHE	3566 ton.
S. THIAGO	3763	FIGUEIRA	2668
CONGO	3077	COIMBRA	2516
GAYA			1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorífico, luz eléctrica, excellentes accomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. passageiros viagens rápidas e commodas

Escriptorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Commercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient, C. 1600 — Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Commissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

— DA —

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas industriaes, motores a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

Instrucção n.º 1

Tendo suscitado duvidas a interpretação verdadeira a dar ao 1.º aditamento no Sul e Sueste e 2.º aditamento à Tarifa Especial interna n.º 1 de G. V. nas linhas do Minho e Douro, resultando daí abusos principalmente no que respeita a Sociedades desportivas de Foot-Ball, fica por esta Instrucção esclarecida a norma a seguir com estas associações.

1.º — Os grupos de jogadores de Foot-Ball em cada excursão não podem ser em número superior a 17 passageiros, sendo 11 que constituem o team, 5 suplentes e um director.

2.º — Esses grupos constituidos apenas, até ulterior resolução, por individuos do sexo masculino, teem de apresentar ao revisor, quando se torne necessário, um bilhete de identidade da associação a que pertencem, que comprove a sua qualidade de jogador.

3.º — As duas listas nominaes a que se referem os citados aditamentos, devem ser enviadas com a necessaria antecedencia, uma para a estação de partida e a outra ao chefe de revisores que a entregará ao revisor do combóio em que seguir o grupo.

O revisor do combóio entregará ao chefe da estação a que o grupo se destina, a relação nominal dos jogadores, a fim deste fazer entrega dela ao revisor do combóio em que os jogadores regressarem.

4.º — As estações passarão MEIO bilhete a cada um dos passageiros que fizerem parte do grupo, que tem de seguir sempre completo, até destino, o que será comprovado na estação de chegada para os efeitos do determinado nos aludidos aditamentos.

Lisboa 31 de Março de 1924.

VISTO

• Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus

• Chefe de Serviço de Fiscalação, Tráfego e Reclamações

C. de Vasconcellos Porto



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

AVISO AO PÚBLICO

Aditamento ao Aviso ao Públíco C. n.º 4
de 6 de Dezembro de 1923

A partir de 15 do corrente poderão ser pagos em destino os prémios de seguros de mercadorias expedidas nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, seguradas na *Companhia Européa*, conforme o Aviso ao Públíco C 4, de 6 de Dezembro de 1923.

Para esse fim deverão os expedidores declarar nas notas de expedição que o prémio deverá ser pago na estação consignatária.

Esta concessão é restrita ao serviço interno de cada linha.

Lisboa, 2 de Abril de 1924.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus

C. n.º 12

1924



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias

2.º aditamento nas linhas do Sul e Sueste e 3.º nas linhas do Minho e Douro

Em harmonia com o decreto n.º 9.556 de 31 de Março de 1924 e para mais facil execução da lei n.º 9.552 de 1 do mesmo mês, as taxas do imposto do sêlo indicadas nas tabelas constantes do artigo 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor desde 23 de Fevereiro de 1923, sofrem as seguintes alterações:

1.º — Em cada bilhete para um só passageiro

Designação	Sêlo	Assistência	Total
A — Bilhetes simples de preço não inferior a \$15 nem superior a \$40 (em qualquer classe)	\$08	—\$—	\$08
B — Cada bilhete de preço excedente a \$40:			
Em 1.ª classe	\$46	—\$—	\$46
Em 2.ª classe	\$31	—\$—	\$31
Em 3.ª classe	\$16	—\$—	\$16
C — Bilhetes simples de preço igual ou superior a \$50 mas inferior a 1\$00:			
Em 1.ª classe	\$46	\$01	\$47
Em 2.ª classe	\$31	\$01	\$32
Em 3.ª classe	\$16	\$01	\$17
D — Bilhetes simples de preço igual ou superior a 1\$00:			
Em 1.ª classe	\$46	\$02	\$48
Em 2.ª classe	\$31	\$02	\$33
Em 3.ª classe	\$16	\$02	\$18
E — Bilhetes de ida e volta de preço não inferior a \$30 nem superior a \$80:			
Em 1.ª classe	\$05	—\$—	\$05
Em 2.ª classe	\$05	—\$—	\$05
Em 3.ª classe	\$05	—\$—	\$05
F — Bilhetes de ida e volta de preço superior a \$80 mas inferior a 1\$00:			
Em 1.ª classe	\$91	—\$—	\$91
Em 2.ª classe	\$61	—\$—	\$61
Em 3.ª classe	\$51	—\$—	\$51
G — Bilhetes de ida e volta de preço igual ou superior a 1\$00 mas inferior a 2\$00:			
Em 1.ª classe	\$91	\$02	\$93
Em 2.ª classe	\$61	\$02	\$63
Em 3.ª classe	\$31	\$02	\$33
H — Bilhetes de ida e volta de preço igual ou superior a 2\$00:			
Em 1.ª classe	\$91	\$04	\$95
Em 2.ª classe	\$61	\$04	\$65
Em 3.ª classe	\$31	\$04	\$35
I — Assinaturas semanais e mensais para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja inferior a \$50:			
Em 1.ª classe	3\$08	—\$—	3\$08
Em 2.ª classe	1\$52	—\$—	1\$52
Em 3.ª classe	\$76	—\$—	\$76
J — Assinaturas de prazo não superior a um ano, semanais e mensais, para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja superior a \$50:			
Em 1.ª classe	3\$08	\$20	3\$28
Em 2.ª classe	1\$52	\$10	1\$62
Em 3.ª classe	\$76	\$05	\$81

2.º—Em outros documentos de transporte

Designação	Selo	Assistência	Total
A—Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua.....	§31	§01	§32
Quando utilizadas para efeitos a que não corresponda a designação bagagem , ficam estas guias sujeitas ao imposto de selo indicado na alínea B.			
B—Em cada guia ou bilhete de cães.....	§91	§01	§92
C—Em cada guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas.....	§31	§01	§32
E—Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte da expedição de qualquer natureza não compreendida nas rubricas anteriores e em cada requisição de rótulos para devoluções de encerados e de taras vazias.....	§91	§01	§92

VIA FLUVIAL

Designação	Selo	Assistência	Total
Cada bilhete de preço não inferior a §08 nem superior a §20.....	§08	—	§08
Assinaturas para prazo não superior a um ano.....	1§52	§10	1§62

Fica anulado o Aditamento à Tarifa de Despezas Acessórias, de 7 de Março de 1924 (1.º aditamento no Sul e Sueste e 2.º no Minho e Douro) e Circular n.º 6 da mesma data.

Lisboa, 3 de Abril de 1924.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

AVISO AO PUBLICO

SOBRE TAXAS

A partir de 3 de Abril de 1924 e em harmonia com o Decreto n.º 9551 de 28 de Março de 1924, será aplicado o multiplicador 6 às tarifas bases das mercadorias a seguir indicadas:

G. V. Azeite, batatas, castanhas, frutas, hortaliças, legumes verdes ou secos, leite, bacalhau, peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo e taras vasias.

P. V. Azeite, assucar, bacalhau, batatas, farinhas de centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria, briquettes de carvão mineral nacional; carneja, carvão mineral nacional, carvão vegetal, centeio, fachina, milho, tóros de pinho para minas nacionais e arroz.

Fica pelo presente Aviso substituído, na parte respeitante às excepções, o Aviso ao Publico C n.º 6 de 27 de Fevereiro de 1924.

Lisboa, 2 de Abril de 1924.

C n.º 13

Secção Central do Tráfego — 1924

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus

7.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GÉNEROS FRESCOS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA

Os preços da tarifa acima indicada são, presentemente, os que constam do seguinte quadro:

PERCURSOS	De 0 a 5 quilos		Mais de 5 até 10 quilos		Mais de 10 até 20 quilos		Mais de 20 até 30 quilos		Por expedições do peso mínimo de 50 quilos ou pagando como tal (c) Por tonelada		
	Reco-vagens	Géneros frescos	Reco-vagens	Géneros frescos	Reco-vagens	Géneros frescos	Reco-vagens	Géneros frescos	Reco-vagens	Géneros frescos	
Percorso português (a)											
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso ou vice-versa.	Todas as estações da C.º Portuguesa.....	Via Pampilho-sa-Guarda... C. P. B. A.	§22 §14	§22 §14	§42 §29	§42 §29	§84 §57	§84 §57	1§26 §86	28§59 19§81	24§39 16§95
		Via Abrantes—Guarda B. A.	§31 §05	§31 §05	§62 §09	§62 §09	1§23 §18	1§23 §18	1§85 §27	41§50 6§90	34§89 6§45
	Todas as estações da Beira Alta... B. A.	Via Pampilho-sa-Guarda... C. P. B. A.	§23	§23	§45	§45	§89	§89	1§33	30§60	27§42
Percorso espanhol (b)											
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irún	Expedições de ou para Paris....	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	9,20	230,58	165,03	
a Vilar Formoso... St. Jean.....	» » » » Bordeaux-St. Jean.....	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	10,35	243,80	172,50	
Percorso francês (b)											
De Hendaye a Paris ou vice-versa.....	3,55	3,45	7,45	6,95	14,25	13,90	19,95	495,35	344,95		
» » » Bordeaux-St. Jean ou vice-versa.....	1,15	1,10	2,15	2,10	4,30	4,15	6,40	151,90	104,90		

(a) Aos preços indicados para o percurso português aplicam-se os respectivos multiplicadores que oneram as tarifas portuguesas.

(b) Nos preços indicados para o percurso espanhol e francês estão incluídas as sobretaxas que oneram as tarifas espanholas e francesas.

(c) Estes preços aplicam-se, respectivamente, às recovagens de peso superior a 30 quilos e aos géneros frescos de peso superior a 20 quilos.

As taxas portuguesas e francesas de que trata a alínea B) da condição 1.º são as seguintes:

Taxas portuguesas por expedição	Escudos	
	Impostos de sêlo e de Assistência...	Remessas dum só volume até 10 quilogramas.....
	Registo à partida das estações portuguesas	Outras quaisquer remessas.....

(*) A esta importância aplica-se o respectivo multiplicador que incide sobre as tarifas portuguesas.

Taxas francesas por expedição	Franços	
	Imposto de sêlo	0,25

Direito de registo à partida das estações francesas...	Recovagens	0,40
	Géneros frescos ..	0,45

O presente anula e substitue o 6.º Aditamento à citada tarifa, datado de 14 de Março de 1924.

Lisboa, 15 de Abril de 1924.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita