

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

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

9.º do 35.º anno || LISBOA, 1 de Maio de 1922 || Número 825

ANEXO D'ESTE NUMERO

Aviso da C. P. n.º 44 — Sobretaxas 3.º aditamento da C. P. as tarifas Internacionaes n.ºs 301, 302 e 312 G. V.

SUMMARIO

Reparações e emprestimos, por Quirino de Jesus.....	97
Sociedade de Seguros «Patria».....	98
Turismo Americano, por Guerra Maio.....	99
O Dia.....	100
Transportes aereos entre Hespanha e a Argentina.....	100
Expresso Madrid-Sevilha e suas correspondencias.....	100
A exportação de locomotivas pelos Estados Unidos.....	100
Caminhos de Ferro Marroquinos.....	100
Relatorio de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921, por Carlos Manitto Torres (conclusão).....	101
Viagens e Transportes.....	104
Correio Aereo.....	104
Endurecimento do Chumbo.....	105
Linhos Portuguezas.....	105
Uma linha belga construída durante a guerra.....	105
A hora de verão em França.....	105
Os caminhos de ferro Japonezes e sua electrificação.....	105
Aumento de tarifas em Hespanha.....	105
No Chile.....	106
Canal do Panamá.....	106
Novo cabo submarino entre os Estados Unidos e a Alemanha.....	106
Conselho Superior Ferroviario Hespanhol.....	106
Utilização do vacuo na navegação aerea.....	106
Parte Financeira:	
Bolém commercial e financeiro.....	99
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	107

Reparações e emprestimos

Apezar de tudo o que se julgue, no melhor dos optimismos, ácerca das soluções que para um certo numero de problemas sejam adoptadas na Conferencia de Genova, o das reparações germanicas e o das liquidações das dívidas inter-alliadas, que systematicamente se afastaram do objecto das discussões, dominam hoje a politica do Universo. As finanças e a economia das nações padecem de fatalidades que, vindo de tão altas fontes, as arrastam para abysmo de materia e de espirito.

Os nossos governantes cantaram hymnos de esperança gloriosa: quando os Aliados fixaram definitivamente em 132 biliões de marcos ouro a obrigação geral das reparações alemãs. O nosso quinhão de 0,75 %, arbitrado antes em Spa, chegaria a 990 milhões de marcos ouro. Teríamos portanto cerca de 222.750 contos ao par. O actual presidente do ministerio e o snr. Domingos Pereira, então Ministro dos Negocios Estrangeiros, acreditavam que estava ahi a base decisiva da nossa reorganização financeira e económica. Portugal faria a mobilização do seu credito, em grande parte, para apressar a sua restauração. O resto viria em máquinas, materiais e productos químicos para o mesmo fim. Apenas seria preciso — diziam — que houvesse bom senso e patriotismo. E nem mesmo isso houve, praticamente, quando nada d'aquilo vinha.

Tais optimistas estavam bem convencidos do que diziam; mas o tempo deu mais uma lição forte. A Alemanha apenas pagou um Bilião de marcos em 1921 aos Aliados. Isso mesmo foi absorvido pelos creditos privilegiados da Inglaterra, da França e da Belgica. Os

proprios Estados Unidos, talvez para efeitos eleitorais, pediram d'ahi o reembolso das suas despesas de ocupação. Portugal ficou de todos os modos com as mãos vazias.

Depois o que veiu? O reconhecimento de que seria impossivel o Reich entregar em 1922 a annuidade de dois biliões de marcos ouro e os 26 °l. do valor das suas exportações, calculado em 1.100 milhões de marcos. Depois do acordo de Wiesbaden; depois do entendimento anglo-franc de Londres; depois da Conferencia de Cannes; depois das propostas do Governo de Berlim, a Comissão das Reparações veiu limitar, por moratorias a obrigação do Reich no anno corrente. Os pagamentos em especie ficaram então reduzidos a 720 milhões de marcos ouro, em prestações mensais, que serão engolidas pelos creditos privilegiados, entre os quais não temos nenhum. Afóra isso, apenas virão mercadorias no valor de 1.450 milhões de marcos ouro. D'ahi virão 950 para a França e 500 para os outros Aliados. Quanto caberá nisso a Portugal? Certamente um infinitéssimo d'aquilo que nos é indispensavel para a sua restauração. Quando virá para nós uma parte apreciavel d'aquilo que nos foi consignado? Quando nos chegará uma annuidade capaz deste nome? As proprias nações privilegiadas tem graves apreensões a respeito do futuro dos seus direitos, por maiores que sejam as pressões a que se disponham.

Mobilizarmos o nosso credito sobre a Alemanha? Isso apenas seria possivel, sem abandono do principal, n'uma operação commun de todos os Aliados. Mas como se pode esperar da Alemanha e do mundo as garantias para a satisfação dos encargos do emprestimo colossal, se este fosse possivel?

O problema é tão delicado que nem mesmo é já posto com a amplitude que antes revestia. Vejam por onde o espirito de sir Robert Horne singrou na ultima Conferencia dos Ministros de Finanças dos Aliados! O total do credito das reparações germanicas seria dividido em duas partes: uma, igual á importancia das dívidas entre os Aliados, serviria para base de liquidação destas; a outra, de 70 a 80 biliões de marcos ouro, seria objecto de um esforço de mobilização, por meio de emprestimos internacionaes. O producto seria entregue á Comissão de Reparações; esta o distribuiria pelos Aliados, nas proporções estabelecidas em Spa.

Certamente seria essa uma forma razoavel e humana de resolver os dois problemas financeiros que dominam a situação universal. Mas infelizmente são muito grandes as dificuldades que surgem no caminho.

Primeiramente é de reciar que as liquidações entre os Aliados sejam impossíveis se o maior dos credores, o Governo dos Estados Unidos, não perdoar, no todo ou em parte, os dez biliões de dollars que lhe deve a Europa. Elle está muito longe dessa disposição cancellatoria. Talvez só chegue lá pela violencia das circunstancias mundiaes.

Ainda seria mais difficult mobilizar o restante crédito de 70 ou 80 biliões de marcos, e não apenas por serem limitadas as seguranças do pagamento das annuidades germanicas. Realmente haveria disponibilidades para a subscricao de tais emprestimos, sem maiores desorganizações economicas? O professor Cassel acaba de sustentar o contrario. Lembra que antes da guerra, nos países occidentaes da Europa, se capitalizaram uns 20 %, do rendimento nacional. Dá como certo, e é bem crivel, que este perdeu, depois, mais de 20 %, não havendo, portanto, excesso, mas falta. Mas qual é o ponto de partida em qualquer projecto de aplicação de fundos á reconstrucção da Europa? E' o restabelecimento de condições que tornem possivel a acumulação de riqueza pela economia. Fixando ahi os

olhos, Cassel não vê recursos remanescentes e livres para a gigantesca operação. Que optimismo destruiria tais realidades? O remedio da Europa arruinada estará decerto muito mais no trabalho, embora com os auxílios possíveis, do que no dinheiro das reparações alemãs.

Cahiram assim em Portugal as maiores illusões politico-financeiras de 1921. Que ficou ainda? A antiga e fixa idéa de tentar, de outros modos, créditos e empréstimos externos, fóra dos termos economicamente possíveis ou aceitáveis. O fim era garantir com elles o prolongamento de situações graves que os partidos não podem remediar.

Na quinzena anterior nos referimos ao crédito de £ 3 000.000 aberto pelo *Export Credit Department* para a compra de mercadorias britânicas. As suas vantagens, mais reduzidas e modestas do que as apregoadas no primeiro momento, dependem ainda assim da forma como for utilizado.

Não é, todavia, por meio de créditos liquidaveis em meia dezena de annos, ainda os mais bem contrac-tados, que podemos sahir do abysmo onde nos lançou a guerra. Perdida talvez metade da nossa antiga riquesa, reduzido talvez a menos de dois terços o rendimento nacional, deprimido até cerca de oito centavos o valor do escudo, o nosso esforço de restauração tem de ser enorme. Exigirá imensos recursos que levantem rapidamente a nossa moeda á situação em que se acha o franco e multipliquem o trabalho, com barateamento immediato e progressivo da vida. De outro modo nem deixarão de ser cada vez piores as nossas condições, nem os paizes estranhos podem contar com mercados para os seus productos em Portugal.

E' inconciliável com tais objectivos o pagamento impossível da nossa dívida de £ 18.500.000 ao governo inglez, salvo por compensação em créditos sobre a Alemanha, como é razoável. O mesmo Governo acaba de notificar aos Aliados que desde Outubro de 1922 se verá obrigado a exigir os juros dos seus créditos de guerra, uma vez que os Estados Unidos lhe fazem analoga exigencia. Isso representaria para nós um encargo esmagador, de mais cerca de um milhão de libras, ou meia centena de milhar de contos. Sem as reparações alemãs, pagas com regularidade, a França, Portugal, a Belgica e talvez a Italia não podem satisfazer os seus débitos á Inglaterra, nem os juros d'elles. O mesmo se deve pensar dos que existem para com os Estados Unidos. Querer tornar efectivas estas obrigações, não é forçar os devedores a ter mais rigor como credores da Alemanha? E, todavia, a opinião publica da Inglaterra e dos Estados Unidos reclama que elles sejam brandos e até façam perdões!

A grande ruina em que nos poe a guerra não estabelece para nós apenas uma tal situação. Para os mencionados fins e esforços da reorganização precisámos ainda realmente de um grande empréstimo externo, e para os que temos de emitir cá dentro. Nisto nos achamos de acordo, até certo ponto, com os políticos dominantes. Mas só com erros e illusões veem pensando nisso, ou podem nisso pensar ainda os partidos, de que hoje é orgão este governo.

Não se emprehenda fazer uma larga operação dessa natureza consignando á satisfação dos encargos estas ou aquellas receitas do actual orçamento. Reparem no desequilíbrio d'este, que vai já realmente muito além de 400.000 contos! Para onde iria elle, com mais alguns milhares de contos de juros e amortizações em ouro? Ainda que melhorasse muito o cambio — e seria impossível com os fatalismos d'estas administrações — cresceriam sempre as despesas fundamentais do Estado, sem terem aumentado os rendimen-

tos correspondentes. Nem o problema se pode resolver com a pretendida actualização de impostos. Ela é irrealizável, no sentido ministerial, porque a matéria collectável da nação está reduzida a meio, ou talvez a menos. Se fizessem como desejam, sem o grande golpe nos gastos publicos — sistema dos partidos — o que succederia? Teriam de repeti-las a cada momento, com ruina e desordem crescente do Estado. Os ágios e as subvenções engrossariam cada vez mais como até agora, impondo aquellas consequências.

Um grande empréstimo exterior, bem emprehendido por uma governação transformadora, é talvez realisável. Mas apenas seria aceitável se fossem criadas receitas de ouro que chegassem para o serviço dos seus encargos, sem agravamento da situação económica. Antes de tudo, o monopólio dos tabacos pode ser objecto de uma transformação para aquelle fim. E' o logar onde melhor se pode obter uma verba que valha em breve uns dois milhões de libras. Isto seria quasi bastante para a annuidade da nova dívida, liquidada logo a que se estende com a mesma consignação até 1926. Não chegariam os rendimentos d'esse exclusivo para toda ella e para a margem da segurança, principalmente enquanto os ágios andassem altos? Uma governação intelligente encontrará as que sejam ainda necessarias por deveres da salvação publica. Ela organizará com industrias ou fornecimentos adequados, *régies* convenientes dando-se compensações noutra parte aos consumidores.

Um tal empréstimo, por isso mesmo, não pode ser para os partidos continuarem as desordens financeiras e económicas. Nem sequer pode ser para o pagamento de dívidas fluctuantes ou para fomentos e obras publicas! Isso não diminuiria muito os ágios e a carestia da vida, alem da administração que é indispensável onde aquelles são de mais de 1.000 %, e o custo d'esta é quinze vezes maior que em 1914. Os novos capitais, que não poderiam para cá vir enquanto lá fóra não estivesse restabelecido o regime de ouro, só poderiam ter dois fins harmonicos. Um d'elles seria o fortalecimento das reservas do Banco emissor, praticamente do Estado. Ellas tanto podem estar no paiz como no estrangeiro. O Banco de França é disso um exemplo. O outro seria a constituição de recursos, que juntamente com mais alguns da mesma natureza, attingíveis cá dentro, servissem para dotação especial de uma repartição de cambios no Banco de Portugal ou fóra d'elle. Esta forneceria, com as devidas cautelas, saques sobre o estrangeiro, para as necessidades económicas. Não ha outra maneira efficaz de trazer a libra para nove escudos, e depois para menos, senão com vendas transitorias de ouro pelo Estado, em conjugação com tudo o mais que deva ser feito pelo governo reorganizador.

Quirino de Jesus.

Sociedade de Seguros «Patria»

Esta sociedade, fundada há seis annos em Evora, publicou o seu relatório e contas do anno findo, pelo qual se vê que os lucros líquidos foram de 173.820\$67.

O fundo de reserva, com a participação que lhes foi atribuída, ficou em 100 contos, quantia igual ao capital desembolsado pelos accionistas. O dividendo foi de 20 %.

Acompanha o relatório uma exposição do Director technico pela qual se vê que o valor dos seguros no fim do anno será elevado a 106.963 contos ou mais 44.912 contos que no anno anterior. É uma sociedade, embora nova, em plena prosperidade.

Turismo Americano

Os vapores chegados a Cherburgo, ao Havre e a outros pontos do norte da Europa tem vindo e continuarão a vir abarrotados de turistas americanos, que aproveitando a desvalorização da moeda europeia veem na intenção de passar o verão.

Os jornaes de Paris exaltaram este facto persuadidos que as thermas e praias francesas regorgitariam este anno d'uma nova clientela, de que aliás bem precisavam, visto o abandono de forasteiros que tiveram o anno passado.

Esse entusiasmo breve desapareceu porque os turistas do novo continente, mal punham o pé em França, apressavam-se a tomar os expressos que mais rapidamente os levavam á Alemanha; e, a avaliar por um jornal de Colonia, as thermas allemãs vão ter este verão uma concorrência colossal.

Só uma agencia Americana tomou em Baden-Baden trez hoteis para toda a epocha, para a sua clientela.

As companhias de navegação que fazem escala pelos portos franceses, belgas e holandeses calculam no mez de maio trazer 100 mil turistas americanos. Não é preciso ver muito longe para se comprehender o motivo de tal invasão de turistas, a desvalorização das moedas allemã, austriaca e polaneza, que permitirá a vida alli por dois patacos. A juntar a isto ha a fama que na America obtiveram os allemães de cortezes e bem criados, pois os americanos que vieram no anno passado á Europa levaram para lá essa nova suprehendente. Toda a gente supunha o allemão duro, disciplinado e militarizado, e vieram encontrá-lo doce e affável como qualquer latino.

Olhando, porém, para este forte exemplo, far-se-há uma pergunta: Tendo nós uma moeda desvalorizada, e sendo o nosso paiz tão rico em aguas medicinaes, porque não atrairemos tambem esta massa de turistas que viriam refrescar as nossas tão abaladas finanças?

Dois motivos poderosos saltam rapidamente á vista, a fama que adquirimos de brigões e de mal educados, e a nossa falta de comodidades para offerecer aos turistas.

Periodicamente rebenta em Portugal uma nova revolução, que depressa desaparece, certo, mas que deixa um rasto de vergonhas e de mau estar.

Por outro lado como fazer vir a Portugal os turistas americanos, se não tocam em Lisboa as grandes linhas de navegação, e se não temos uma linha nacional, que embora modesta, possa atrair passageiros, senão pelo conforto, ao menos pela modicidade de preços.

O nosso proverbial bom acolhimento, de sabermos receber na nossa casa com a fidalguia das outras eras, não nos tem ensinado o caminho da hotelaria, que é no nosso paiz a menos desenvolvida das nossas industrias.

E' outra negação, que temos que confessar.

Não ha em Portugal quem queira empregar dinheiro n'esta rendozissima industria, que fez a riqueza da Suissa, da Italia e da França; e muito menos ha quem o queira servir. No entanto ha muito dinheiro para fazer casas de batota, luxuosos templos de depravação, e muito mais ha quem queira fazer d'isso um modo de vida.

A invasão americana na Europa é um aluvião de ouro, cujos resultados é facil de prever; não só uma grande ajuda á reconstituição dos povos que a receberem, como tambem um poderoso reclamo de que se hão de tirar de futuro proveitosos resultados.

Paris, Abril 1922.

Guerra Maio



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 24 de Abril de 1922.

O Brazil trata de comemorar com brilliantismo o primeiro anniversario da sua independencia. Portugal, a antiga mãe patria, associa-se de boa vontade e de todo o coração ás festas que exaltam o proprio acto da emancipação natural e glorificam a carreira de progresso da nação por elle formada e hoje sua irmã illustre.

Dois portuguezes de valor, igual ao dos nossos melhores antepassados da nossa epopeia marítima Sacadura Cabral e Gago Coutinho, foram através dos ares, n'uma viagem epica da scien-
cia, do patriotismo e da fraternidade luso-brasileira, saudar o povo da grande Republica Sul-Americana. Foi a maior, mais bela e mais impressionante manifestação que Portugal podia dar-lhe da sua estima e do seu amor. Ninguem a excedera, ninguem a egualará sequer!

Ao mesmo tempo trabalhamos para ter a melhor representa-
ção possível na Exposição Universal do Rio de Janeiro. Circuns-
tancias derivadas da guerra não permittiram que lhe dessemos toda a extensão que desejávamos por todos os títulos. Em todo o caso ella será ainda bem apreciável.

Tudo isto deve ser seguido do maior esforço que possamos empregar para o desenvolvimento das relações moraes e económicas entre os dois paizes. Para que elles sejam o que devem ser contamos certamente com a boa vontade dos proprios brazi-
leiros e com o patriotismo dos portuguezes que por lá andam. Mas é bem certo que o maior trabalho é o de nós mesmos, e que para elle nos queremos dispôr com a ideia fixa de que a raça lusitana, hoje representada por dois heroes, tem de exercer ainda uma alta missão historica, especialmente nos dois lados do Atlântico.

Não oferece duvida que para se attingir ahi o fim necessario, o factor supremo será constituído pela própria direcção da espiritu-
alidade dos dois paizes, conforme lhe fôr dada pelos seus pol-
íticos, pelos seus literatos, pelos seus jornalistas, e por todos os outros muitos órgãos que fazem a opinião e determinam su-
periormente os actos. Mas ainda para isso, quanto mais para os efeitos propriamente económicos, o maior agente pratico e im-
mediato d'essa grande obra tem de ser o comércio entre Pors-
tugal e o Brazil.

Chegámos precisamente ao periodo em que se tem de ligar maior atenção á esta grande necessidade. Quem sabe mesmo se a viagem dos nossos valorosos aeronautas não marcará o inicio de comunicações capazes de assegurar a maxima expansão possivel do intercambio luso-brasileiro? Olhemos, entretanto, para as realidades presentes e para as suas exigencias.

A nossa exportação para o Brazil é principalmente de vinhos, azeites de oliveira, batatas, conservas, fructas, legumes, e cebolas. Estava já estacionaria ou decadente, e ainda mais baixou desde 1914. Mas tambem a importação de artigos brazi-
leiros foi sempre diminuta. Elle é especialmente de algodão em-
rama, couros, café e mandioca.

O movimento global, expresso em contos, foi o seguinte des-
de 1910 a 1919, ultimo anno alcançado pelas estatísticas publi-
cadas:

	Importação	Exportação
1910	1.216	7.196
1911	1.906	7.194
1912	1.131	7.590
1913	1.651	6.193
1914	2.167	3.817
1915	2.717	4.235
1916	2.699	4.981
1917	3.894	4.030
1918	3.313	4.567
1919	6.470	6.057

Se attendermos á depreciação do escudo, vê-se logo que o de-
clinio da nossa exportação foi bem grande. A importação tam-
bem diminuiu no seu valor intrinseco, salvo em 1919, anno ei-
que excepcionalmente aumentou a de açucar e de poucos arti-
gos mais.

E' bem conhecida a inferioridade cada vez maior do nosso comércio com o Brazil, em face dos estranhos. Cresceram alli a passo largo antes da guerra os negócios dos Estados Unidos, da Inglaterra, da Hespanha, da França, da Italia e da Allenia-

nha. Algumas d'essas nações os aumentaram durante a conflagração europeia e depois d'ella. Ficaram para traz os nossos, apesar de termos duas vantagens naturaes: ser o Brazil uma nação da nossa raça e com a nossa lingua, e termos alli uma colónia portugueza notavel.

Como se ha de travar esta decadencia e abrir caminho para progressos? Os nossos consules e as camaras portuguezas de commercio e industria chamam com insistencia a attenção para estas necessidades fundamentaes.

Proclamam que é indispensavel aperfeiçoar todo o organismo da nossa exportação, estudando-se os mercados; abrindo exposições e mostruários; melhorando os productos industriaes; dando ás mercadorias condições satisfactorias de emballagem, de apresentação e de constancia de typos. Reclamam sem fim que se estabeleça entre Portugal e o Brazil uma navegação portugueza ou luso-brasileira, com regularidade e as perfeições precisas.

Esperemos que, principalmente diante d'esta Exposição Universal, as Camaras de Commercio, as Associações Commerciaes de Portugal, as entidades oficiaes, as propagandas feitas pela imprensa e por todos os outros elementos adequados possam concorrer efficazmente para que os nossos productos cheguem ao Brazil com todas as condições para a concorrencia.

Esperemos que finalmente, adoptada a solução melhor para o aproveitamento da frota mercante do Estado, se estabeleçam definitivamente as carreiras que se projectam para a America do Sul. Trabalhemos tambem por todos os modos para se instituir nas proporções devidas o interposto brasileiro em Lisboa, assumpto a que se deve ligar uma grande attenção nos dois lados do Atlântico, porque não é possivel o progresso da exportação e da navegação para o Brazil sem o crescimento de importações ou carga de retorno.

Mas, no fim de tudo, o sistema não seria completo, nem teria toda a efficacia, quando não fosse constituída, sob a influencia do Estado, uma poderosa organisação bancaria com ramificações e agencias em todas as cidades da America do Sul e do Norte onde ha numerosos portuguezes. E' um grande problema nacional que exige uma solução correspondente aos melhores ideias de expansão económica e moral.

Q. J.

O Dia

Reapareceu este nosso velho e estimado camarada da imprensa diaria, e, tão rigoroso continuador dos seus principios e antigos habitos, que logo nos visitou como o fazia antigamente.

Foi um prazer que nos deu esta reaparição do estimado collega que tão digno é da consideração de todas—collegas e publico—pela sua fina correção de linguagem sem quebra dos seus rigorosos principios de orientação politica em que tem sido e continua a ser um valioso e um corajoso combatente. É um jornal que honra a imprensa do paiz em que se publica.

Felicitamos o nosso querido amigo Snr. Moreira d'Almeida pelo reaparecimento do seu jornal, ao qual desejamos longa e prospera vida.

Transportes aereos entre Hespanha e a Argentina

A Empreza Allemã de Navegação Aerea, fundada pelo Snr. Eihkem que foi collaborador do celebre Conde de Zeppelin, está tratando de organizar em Hespanha uma Companhia para o transporte, por meio de aeronaves, de passageiros e bagagens entre o Sul de Hespanha e Buenos Ayres.

Vão ser construidos dois grandes hangares em Sevilha, e um outro de dimensões mais pequenas para o serviço entre Hespanha e Canarias.

Os dirigiveis gigantes serão dotados de nove motores de 400 cavallos cada um.

As cabines serão instaladas junto da prôa dos Zeppelins, dispondo de um posto para o piloto, camara do commandante, salão, cozinha e sala de fumo.

Estas aeronaves devem poder transportar 40 passageiros, e a viagem de ida e volta deve fazer-se em sete dias. O preço de cada passagem será de 10.000 pesos.

Expressos Madrid-Sevilha e suas correspondencias

A partir do dia 1 do mez passado ficou restabelecido o expresso Madrid-Sevilha composto de carruagens de 1.^a e 3.^a classe, sahindo de Madrid ás 10 horas para chegar a Sevilha ás 21,40, e sahindo de Sevilha ás 9,25, chegando a Madrid ás 21,30.

Este comboio effectua-se tres vezes por semana em cada sentido, partindo de Madrid ás terças, quintas e sábados, e de Sevilha ás segundas, quartas e sextas, com paragem nas principaes estações de transito.

Companhia dos Caminhos de Ferro dos Andaluzes restabeleceu o seu expresso Baeza-Moreda-Granada, que se efectua nos mesmos dias que o de Madrid-Sevilha, com um horario que permite a viagem de dia entre Madrid e Granada trez vezes por semana.

Correspondendo em Moreda com o expresso Baeza-Granada, criou-se a combinação para o de Almeria, de forma que sahindo de Madrid ás 10 horas, chega-se a Almeria á meia noite e cincuenta, e partindo de Almeria ás 4-50, chega-se a Madrid ás 21-30.

O expresso Bobadilla-Granada foi supprimido.

Em Espeluy tambem ha correspondencia com o expresso de Jaen por meio do de Madrid-Sevilha.

Em resumo, o restabelecimento d'este comboio expresso aumentou consideravelmente a facilidade de comunicações entre Madrid e Jaen, Cordova, Sevilha, Granada e Almeria.

A exportação de locomotivas pelos Estados Unidos

A exportação de locomotivas nos Estados Unidos da America tem augmentado de anno para anno por uma forma consideravel, sendo actualmente o paiz que maior numero d'essas machinas exporta. Assim é que tendo em 1913 exportado apenas 491 locomotivas no valor de 4.475.429 d'ollars, em 1919 a exportação elevou-se a 960 machinas no valor de 30.275.758 dollars, e em 1920 a 1711 machinas no valor de 53.629.847 dollars.

A maior parte d'essas locomotivas vieram para a Europa, sendo a Italia a que adquiriu o maior numero 175, a seguir a França com 162, a Belgica com 155 e a Polonia com 139.

Dos outros paizes fóra da Europa, foi a Republica de Cuba quem comprou o maior numero, 288.

Caminhos de ferro marroquinos

Está-se concluindo com grande actividade a construção das linhas ferreas na zona francesa.

A linha de Kenitra-Petilgean está quasi concluida, estando já assentes 48 kilometros de via, que chegam a Lalla-Ito.

No troço que ha-de unir Salem com a linha Tanger-Fez, vão começar as obras do viaducto de Bu-Regrub, estando já muito adeantadas as do tunnel que se lhe segue.

Entre Rabat e Casablanca estão-se levantando grandes viaductos de cimento armado sobre os rios Mellah, Nefifick, Cherrat e Yquem.

O troço de Casablanca a Ber-Rechid e Sidi-el-Aidi está quasi concluido.

Tambem estão muito adeantados os trabalhos da linha dos fosfatos que parte do kilometro 58 da linha Casablanca-Marrakech.

Relatório de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921

por Carlos Manito Torres

Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
(Conclusão)

Se a isto acrescentarmos que a intensidade de tráfego no Estado Belga é tal que antes da guerra se mediu (1913) por 17.000 toneladas e 46.000 passageiros por kilómetro em exploração: se dissermos que a dupla via atinge cerca de 2.200 quilómetros e que parte d'ella está desdobrada em quadrupla via (Bruxellas-Nord a Anvers-Central, Vesdre, Bruxellas-Nord a Gand, Luttre a Namur, Liége a Chênée); se considerarmos que muitos comboios têm que seguir vias mais extensas porque a via normal e directa está engorgitada (Anvers a Liége, Jurbise a Anvers, Luttre a Anvers); se pensarmos que (sendo os trens pesados e lentos a norma necessária em linhas cujo rendimento é tão intenso) o tipo dos comboios de mercadorias é de tonelagem de 1.000 a 1.200 (2) toneladas para um comprimento de 500 metros e que o comprimento medio das linhas de resguardo é de 600 metros; se notarmos que a dupla e tripla tracção, pela cauda e frente, são a regra, e que (querendo ainda aumentar-se o comprimento dos comboios) se estuda já a aplicação da telephonía sem fios para permitir que o machinista da cauda, que já não ouve os signaes da machine titular, possa comunicar com o da frente, teremos frisado alguns pontos—apenas alguns—que podem dar ideia da importancia do "Estado Belga" e de que não é demasiado, para tal rēde, um parque de 93.000 vagons!

D'estes, 26% (24.180) eram fechados, 64% (59.520) de bordas altas e 10% (9.300) rasos; muitos d'elles eram de tipo especial, e só desde 1910 a construcção se cingiu aos tipos definidos e geraes de JJ (ou JJ adequados a estrebarias, a que chamaremos EE), OO e LL.

Antes d'esta data a Administração construia wagons especiaes para o transporte de caldeiras, madeiras para entivamento, espelhos, vidraria, marmores serrados, machinas e volantes desmontados, lã, algodão e palha, coke, tanques, frigoriferos, descarga automatica, etc.

A guerra, ou—melhor dizendo—a ocupação allemã, desfalcou o parque belga em mais de 74.000 unidades e, quando se fez o armisticio, um inventario imediato não recenseou mais de 18.600 wagons, cerca de um quinto do antigo total.

Emfim, a convenção do armisticio tentou remediar este estado de coisas e, alem de compras rapidamente efectuadas, cerca de 70.000 vagões allemães passaram a fronteira, fazendo elevar o parque belga quasi ao seu efectivo anterior; mas tendo-se fixado apenas o numero de unidades e não o seu tipo, e havendo que comprar-se o que na occasião havia feito, e admitirem-se muitos vagões particulares, sucede que a composição do parque (formada agora ao acaso das circumstancias) ficou viciada.

De facto, já anteriormente e com as percentagens que acima indiquei, se notava um falta sensivel de JJ e LL contra um excesso de OO; depois do armisticio o total ficou insuficiente e ao passo que os vagões fechados subiam a um numero excessivo, os OO passavam a acusar uma ligeira falta e os LL uma falta muito sensivel.

Nas minhas viagens atraevez a Belgica, tive occasião de constatar bem isto em todas as grandes gares e deveras fazia pena—principalmente a um engenheiro do Estado Portuguez, que conhece as deficiencias da

sua rēde em material fechado!—observar constantemente as interminaveis filas de JJ inativos, enferrujados, faltos de tinta, semi-abandonados em linhas cheias de herba! Foi a unica impressão desconfortante que trouxe dos caminhos de ferro belgas!

II—Os Wagões particulares

Entre nós o *vagão particular* (pelo menos em quantidade que valha e pena fallar d'elle) foi uma consequencia da guerra, porque a sua aparição foi o resultado da falta de material, provocada—sem descer aos interessantes pormenores da questão—pela excitação dos negocios, pela intensificação dos transportes terrestres e pela impossibilidade de renovação do material.

Na Belgica o vagão particular é, naturalmente, mais antigo e quando, em 1910, o Estado abandonou a construcção dos vagões especiaes, este encargo passou, muito logicamente, para os particulares, pois a vantagem do vagão especializado não é d'ordem geral.

Ao passo que o Estado procedia assim quanto aos vagões especiaes, procurava logicamente, obstar á admissão nas suas linhas de vagões particulares do tipo geral.

Vae ver-se porquê.

Na Belgica não existe (como entre nós) a salutar disposição do uso, pelo caminho de ferro, do vagão particular, quando em retorno vasio á sua origem de carga, porque—por uma sem duvida exagerada fidelidade aos principios—se entende que o caminho de ferro não tem o direito de retardar a devolução d'este material.

Pode fazer-se ideia dos prejuizos que a observancia d'este principio causa á exploração (maior numero de comboios em circulação, carga util preterida, desperdicio de tracção, reducção de capacidade das linhas, etc.) e quanto seria, portanto, inhabil ampliar o ainda pela admissão de vagões particulares do tipo geral.

Pois houve um momento em que isto se fez, em circumstancias especiaes quasi por um motivo de salvação publica; foi quando, por occasião do armisticio, o Estado se viu a braços com a urgentissima tarefa da reconstituição do paiz, e teve que fazer-lhe frente com um material heterogeneo e deficiente, qual era a dos restos do seu antigo parque, o alemão incorporado e o que pudera comprar á pressa.

N'esta occasião, não lhe convindo viciar mais o seu parque com compras de pequenos "stocks" de maus vagões (era o que havia!) ou pobres vagões desirmanados, desencantados aqui e ali, o Estado Belga abriu, excepcionalmente, as suas portas aos vagões particulares de qualquer tipo, que foram acorrendo de toda a parte, em tipos os mais diversos, rebuscados no estrangeiro.

Os efeitos de tal medida (sobretudo mantendo-se o percurso vasio de retorno) não foram bons, mas conseguiu-se o que se pretendia, que era dotar rapidamente a rēde belga do material tão necessário ao restabelecimento da abalada economia nacional.

Para diminuir quanto possivel os inconvenientes do caso, concederam-se bonus e fizeram-se accordos (1) para os transportes de minério em vagões de 40 T, de propriedade particular, desde que o aproveitamento do material no retorno fosse feito pelo caminho de ferro, os proprietarios conseguissem das rēdes estrangeiras afluentes que este material fosse (para os efeitos de transmissão) considerado como do Estado, e fossem dotados de freios manuaes na proporção de 1 para 4.

Na Belgica, como entre nós, o vagão particular, tendo desempenhado o seu papel util nos momentos criticos, e podendo continuar a desempenhar-o n'um

que outro caso especial, começa — com o restabelecimento da normalidade — a tornar-se um embaraço.

Tem, todavia, o seu papel, entenda-se; mas esse é restrito, e fóra d'ele, a sua pretensa utilidade transforma-se — para todos, caminho de ferro e público — em prejuízo.

III—A política belga do Wagão

Quando, em 1910, se abandonou a construção dos vagões especiais pelo caminho de ferro, tinha-se compreendido que o aperfeiçoamento da exploração, chegando (entre outros progressos) ao ponto de fornecer à mercadoria o vagão propositadamente adequado ao seu transporte, tinha geraes inconvenientes, sob o ponho de vista economico, e estes eram sobretudo, que tendo a mercadoria especial correntes de tráfego não cruzadas (como é comprehensivel) os vagões especializados — inaptos, por construção a muitos dos transportes geraes — constituiam um material cujo percurso util era limitadissimo e cujos percursos vazios eram enormes.

Ceci tuera cela! eis o caso; e regressou-se, pela experiência adquirida, ao ponto que anteriormente se não ultrapassara por suposta falta de progresso: os vagões de tipo geral são os mais geralmente uteis.

Mas os vagões especiais têm a sua utilidade, a sua indispensabilidade mesmo, para os países d'industriaes; diversas entre si e mesmo para os fracamente industriaes, mas que tem industrias ou culturas tipo, dominantes.

Por isso se conciliaram as duas verdades, chamando a si o caminho de ferro os vagões de tipo geral e relegando aos particulares os de tipo especial.

Como este, os restantes pontos de vista adoptados actualmente no Estado Belga, e que hão de regular o seu futuro programa de material, são de ordem absolutamente logica e geral.

Muito por alto os posso tocar; porque já não se trata de fazer lição ou doutrina, já porque, em minucia, o assumpto me levaria muito longe.

Para aumentar o rendimento do seu material, o Estado Belga põe de parte toda a especialização e limita-se ás cinco categorias normais:

- 1) vagões *JJ*
- 2) " *EE* (!)
- 3) " *OO*
- 4) " *LL* de 2 eixos
- 5) " *LL* de "bogies"

Dentro d'estes tipos, é boa norma aumentar o seu rendimento pelo aumento da tonelagem e da capacidade ou, o que é o mesmo, reduzir a tara e o comprimento para a mesma tonelagem e volume offerecido.

Advirta-se todavia que a capacidade não pode aumentar se fóra de toda a lei; sob o ponto de vista material está, naturalmente, limitada pelo "gabarit" e pelo comprimento tecnicamente conveniente do veículo, mas (por vezes) antes d'atingido este limite prático outra consideração d'exploração intervém, e esta é que, para as cargas leves, a possibilidade do empilhamento é limitada, antes d'utilizada toda a capacidade e a C. M., pela resistencia ao esmagamento (por vezes bem fraca) e pela possibilidade do equilibrio (sobretudo para vagões abertos).

Por outras palavras: não devemos tentar-nos pelas grandes capacidades tão sedutoras á primeira vista, porque o exagerado empilhamento produz avarias, encarece a manutenção e dá (para os vagões abertos) origem a frequentes desastres, e tudo isto deixa perdido parte do volume offerecido.

Portanto, entendo que a fixação da capacidade

média é caso a estudar para cada linha e ha de ser função da densidade média e das condições de carregamento da mercadoria que constitue o tráfego-tipo d'essa linha.

Alem d'isto um maior volume significa (quando se attingiu já a maxima perfeição de construcção) uma maior tara e se não se atinge a C. M., o transporte será duplamente encarecido.

As vantagens do aumento da capacidade e do volume podem resumir-se como segue:

- 1) a redução da tara por tonelada,
 - a) diminue o numero de comboios
 - b) diminue a manobra
 - c) aproveita a manutenção
 - d) aproveita a tracção
 - e) dispensa as linhas muito extensas
 - f) dispensa as locomotivas de maior potencia
 - g) aumenta a capacidade das linhas
- 2) a redução do comprimento por tonelada,
 - a) diminue o numero dos comboios, especialmente quando a capacidade de tracção não está esgotada, v. g., para os comboios de carga leve ou de material vazio.
 - b) diminue a manobra
 - c) dispensa as linhas muito extensas
 - d) permite, para certos troços em que a limitação não é dada pela capacidade de tracção mas pelo comprimento do comboio, aumentar este
 - e) facilita e pode dispensar certas manobras.
 - f) aumenta a capacidade das linhas.
- 3) a redução da tara e do comprimento por metro cubico.
 - a) permite melhor aproveitamento do material para as cargas leves.
 - b) diminne o numero de comboios.
 - c) diminue ou facilita e pode dispensar certas manobras.
 - d) permite para certos troços em que a limitação não é dada pela capacidade de tracção, mas pelo comprimento do comboio, aumentar este.
 - e) aumenta a capacidade das linhas
 - f) aproveita a manutenção.

A consequencia d'estas vantagens — enumeradas pela ordem da sua importancia — é a simplificação de serviços e o embaraçamento da exploração.

Em harmonia com esta orientação e em função do seu tráfego-tipo, o Estado Belga adoptou, mediante os estudos convenientes, as seguintes características:

Wagons	Carga maxima T	Comprimento M	Capacidade M ³	Construcção em
<i>JJ</i>	17,5	8,00	46,670	Madeira, armado em ferro
<i>EE</i>	17,5	8,00	45,090	Idem
<i>OO</i>	20,0	5,990	24,700	Ferro
<i>LL</i>	20,0	9,060	7,800	Madeira
<i>LL</i> de bogies	20,0	12,50	—	Idem

e as percentagens seguintes de parque:

Wagons	Percentagens
<i>JJ</i> e <i>EE</i>	30 %
<i>OO</i>	55 %
<i>LL</i>	15 %

E' desnecessario repetir que hoje, quer no que respeita a tipos como a percentagens, a situação não é esta e apresenta-se — ao contrario — bem confusa e

viciada como consequencia da guerra e d'orientações anteriores; mas n'um futuro muito proximo, tudo estará reposto nos seus logares e o "Estado Belga" terá o seu vasto parque de material reconduzido ás seguras normas que deixo indicadas.

IV—Conclusões

Os principios adoptados pelo "Estado Belga" no seu programma de material e a orientação atraç definiда não são, de maneira nenhuma, privativas ou especiaes; simplesmente esta rede modelo pode offerecer aos principios geraes um efficaz campo de constatação "a posterior", mercê da vastidão e da intensidade do seu trafego, da sua situação topographica e commercial, de perfeição e excellencia das suas estações technicas e da sua estatistica.

E' minha opinião que o principio que a experiençia já demonstrara e que um estudo aturado confirmou no "Estado Belga" se applica geralmente a todas as linhas de trafego geral, resalvadas portanto as linhas industriaes ou servindo exclusivamente um fim especial.

A experiençia dos wagons particulares, que a guerra ampliou ao ponto preciso para mostrar os seus inconvenientes geraes, veiu tambem reforçar aquela verdade, e reforçando-a não condemnou em absoluto a existencia dos wagons particulares mas marcou-lhes o logar, completamente especial, que lhes compete na exploração.

Emfim, o lêma deve ser : *Para as administrações os wagons de tipo geral.—Para os particulares os wagons de tipo especial*, salvo, é claro, as necessidades locaes ou temporarias de encorajar ou fomentar determinada industria ou ajudar a fraca iniciativa particular.

Todas estas verdades se adaptam inteiramente á nossa exploração, com pequenas reservas.

Os wagons particulares de tipo geral multiplicaram-se entre nós pelos motivos reaes que atraç aponhei e por duas outras razões, bem curiosas: *uma* a suposição dos ganhos altissimos que traria a industria d'alugar ou vender wagons, ganhos cuja cifra se ajuizava pelas largas despesas que representavam as tentativas de suborno dos agentes distribuidores ou das estações, na epoca em que era mais aguda a falta de material, *outra*: a aancia de conquistar a prioridade no transporte para alcançar os preços altissimos dos mercados em que não ha oferta e ainda o reclamo, digamos a vaidade infantil, de possuir wagons, correndo as linhas com o nome da firma!

Urge corrigir este excesso pela tarificação, unico meio de que dispomos para não estrangular por uma proibição absoluta, a legitima existencia do material particular especial e cuja utilidade é manifesta; de facto, como não reconhecer a utilidade, para a economia nacional, da colaboração que temos recebido do material especial da Vacuum Oil Company, da C. U. F., e da que seria de esperar de tanto outro material especial que poderia e deveria existir no nosso paiz! Este sim, que seria necessário incitar e excitar o seu emprego!

Finalmente, pelo que respeita á composição do nosso parque de material proprio, os tipos do programma do Estado Belga são de facto, *mutatis, mutandis*, os que mais nos convem e os que temos em uso (JJ. OO. LL de 13 m).

Faltam-nos os *EE*, transformados ha anos os ultimos que possuimos, d'abertura lateral, e acertamente transformados porque transportando só três ou quatro cavalos, mais pareciam material de luxo, desnecessario ao melhor gado e incompativel com linha pobre.

Os *EE* belgas são, ao contrario, wagons praticos,

já descriptos, comportando (como os JJ ordinarios) 8 a 10 cavalos cada e sem outra diferença d'aquelle do que permitir o carregamento "de topo e enfiada", em que o gado e material militar avançam, quasi na formação de costado, atravez do corredor formado pelos *EE* abertos e engatados, restando, sem mais manobra fechar as portas dos topes, engatar a maquina e partir.

São, sem duvida, utilissimos para fins militares e para o carregamento de automoveis e outros veiculos; mas para nós que quasi não temos caes de topo e apenas umas curtissimas linhas de saco, este material não tem o interesse que oferece na Belgica militar e progressiva.

Salvo para o caso das viaturas, que uzamos carregar em wagons abertos, os *JJ* vulgares servem-nos perfeitamente para o gado e de resto na propria Belgica, na França e na Allemanha que seria dos exercitos se indistinctamente não utilizassem os *JJ* ordinarios para os homens e para o gado!

Quanto ao restante material, os *OO* ⁽²⁾ em ferro, de maior tonelagem e quatro portas, ser-nos-hiam utilissimos, mas o typo é o que já temos, bem como os dos *LL* curtos e de 13 m. (bogies).

Ocorre aqui dizer, como excepção á regra, que os wagons frigorificos e os especiaes para minas, poderiam com vantagem para a economia do paiz, ser explorados por nós, uma vez que a iniciativa particular não os põe em circulação.

O movimento de "novette" do serviço das minas-embarque exige sempre percursos em vasio, ainda com o material commum e mesmo que existam "stocks" serios nos pontos d'embarque; de resto os wagons são adaptaveis, com vantagem, do trafego geral.

Quanto aos frigorificos, o abastecimento de Lisboa e a exhuberancia dos "primores" do Algarve, justificariam já hoje a existencia d'uma tentativa n'este genero, sem contar que esse abastecimento se podia estender a outras cidades (Setubal, Evora, etc.)

Mas, á parte estes dois casos singulares ⁽³⁾, que tornariam porventura defensavel (com as restrições, o estudo e a cautela convenientes) a inclusão no nosso parque d'estes dois tipos de wagons especiaes, o principio geral atraç enunciado applica-se-nos inteiramente desde o momento — claro está — que nos coloquemos em situação de fazer face ás necessidades economicas da região servida.

Concluimos agora, pelo que respeita á composição do nosso parque e para isso tenho que reeditar algumas considerações do que oficialmente já produzi, perante a Ex.^{ma} Direcção, ha precisamente um ano (minha comunicação n.º 18 de 12 de Janeiro de 1921).

Em fins de 1919, data do inventario mais recente que eu tinha então podido obter do Serviço de Tracção, havia (sem contar com 55 D e 22 wagons de tipo diverso e desegual) 295 *JJ* (e *FF*) 603 *LL* e 334 *OO*.

Propuz para completar o parque, para as *necessidades imediatas* (e confirmei esta proposta na comunicação acima), sem contar com os DD afectos ao programma de carruagens, em cuja aquisição então andavamos empenhados (fugidia esperança!), os seguintes wagons :

20 a 25	<i>DD</i>		
300	<i>JJ</i>		
200	<i>OO</i>		
200	<i>LL</i>		

10 a 15 % de freios

D'estes ha que deduzir, na proporção em que entram, os wagons belgas, então por encomendados e já em serviço.

Note-se que isto significava o meu programma de wagons, *immediato e para as necessidades pendentes*, e

n'uma linha em desenvolvimento crescente, mas embaraçado como a nossa, ha que constantemente tomar o pulso á exploração para averiguar das necessidades cuja lei de variação não é regular.

Todavia, repito, a nossa rede está em pleno desenvolvimento e quaisquer inflexões n'esta linha ascendente só de esperar, mas hão de ser d'ordem temporaria e hão de variar com as condições económicas geraes do paiz.

Voltando, pois, á composição do parque que eu preconisava, temos que ela seria, entre wagons inventariando se aquelles cuja aquisição eu propunha, a seguinte (com exclusão dos *DD* e dos poucos wagons desirmanados que existiam):

600	<i>JJ</i>
534	<i>OO</i>
803	<i>LL</i>
1.937	

o que corresponde ás seguintes precentagens (4):

31 % de *JJ*
28 % de *OO*
41 % de *LL*

Comparando estas percentagens com as do parque-tipo belga verifica-se que a precentagem dos wagons tapados (fixada por mim mais d'um anno antes da minha viagem) é igual (5) para os dois parques e que as percentagens dos *OO* e dos *LL*, deseguaes, estão invertidas.

Isto resulta de que as aplicações do material tapado são proximamente as mesmas em toda a parte e a poderosa industria belga utilisa sobretudo wagons abertos, e de que a nossa grossa mercadoria (cortiças, palha, minério, etc.) requere sobretudo wagons razon. Ha, portanto, paralelismo entre os dois parques, tendo-se em conta a diferença dos tráfegos e a de tonnelagem, que é mais acentuada entre os *LL* do que entre os *OO*.

(1) São os *JJ* abrindo totalmente pelas cabeceiras, em dois batentes, e munidos de pontes que se abatem sobre os pára-choques estabelecendo assim, entre os *EE* engatados, solidas passagens para gado ou viaturas, lateralmente resguardadas pelas portas de topo, quando abertas.

(2) A regua, de que veem munidos os novos *OO* pode ser situada em futuras encomendas, sendo teoricamente excellentes os resultados praticos não correspondem. Sendo pesada e difícil de manobrar empena, quebra e perde-se com facilidade, por falta de cuidado do pessoal das cargas, na maior parte das vezes estranho a os caminhos de ferro.

Outras vezes é utilizada como alavanca ou para fins diversos sucedendo-lhe o mesmo que aos fureiros dos *LL* de 13m. E' claro que uma fiscalisação rigorosa evitaria tudo isto, mas a verdade é que praticamente ella não é possível e a regua passa a não ter vantagem.

E' curioso que na Belgica sucede o mesmo e a regua, que é de ferro, é a maior parte das vezes dobrada e por consequencia posta fóra de serviço.

Entre nós, acresce ainda que cerca de 80 % da carga dos *OO* é incompativel, pela sua altura, com a colocação da regua.

(3) Se o nosso paiz fosse (como devia ser) um paiz de turismo, poderíamos ainda tentar o transporte especial de automoveis, para carros ricos, em wagons fechados d'abrir pelos topes; a frequencia do transporte seria assegurada pela existencia da serra do Algarve, obstaculo hoje absoluto, mas que será sempre importante, para o tranzito por estrada. Na situação actual não vale a pena, ainda que o J d'automoveis seja aplicavel á carga geral.

(4) arredondadas.

(5) 30 % no parque belga, 31 % no parque portuguez.

VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas nos transportes de passageiros

A Companhia Portugueza publicou com data de 22 do mez findo um Aviso segundo o qual é elevada, a partir de hoje, a 250 % a sobretaxa de 200 %, que estava cobrando nos transportes de passageiros.

A C. P. era a unica empreza que ainda não tinha aproveitado da autorização concedida pelo Decreto 7959 de Janeiro ultimo para aumentar a sobretaxa nos preços dos passageiros. Todas as demais emprezas fizeram o aumento ha já alguns mezes.

O regime da sobretaxa sobre os transportes de passageiros nas diferentes linhas do Paiz fica sendo agora o seguinte:

Companhias: Portugueza, da Beira Alta, Nacional, do Valle do Vouga, de Guimarães e Sociedade "Estoril" — 250 %.

Direcção do Minho e Douro e do Sul e Sueste — 1.ª classe 250 %, 2.ª classe 220 %, 3.ª classe 200 %.

Companhia do Porto á Povoa e a Famalicão — 300 %.

Transportes de volumes nos comboios tramways

Deve entrar brevemente em vigor nas linhas da Companhia Portugueza um aditamento á sua tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade pelo qual é facultado aos passageiros munidos de bilhetes da referida tarifa (bilhetes de tramways), o transporte nos fourgons ou wagons de reserva dos comboios em que viajem, de volumes destinados a Apeadeiros, mas que não devam pela sua natureza ser admitidos nas carruagens, taes como: canastras, gigas ou cestos com peixe, fructas ou hortaliças; trouxas de roupa, etc., quando por qualquer motivo não os possam desparchar regularmente.

Estes transportes serão feitos nas condições seguintes:

Os volumes serão carregados nos fourgons ou wagons de reserva dos comboios e d'estes descarregados pelos passageiros, declinando a Companhia toda e qualquer responsabilidade por trocas ou avarias que possam ocorrer.

Pelo transporte de cada volume deverão ser pagos ao revisor do cemboio as taxas de transporte e manutenção a seguir indicadas, seja qual fôr o trajecto a percorrer:

Nos comboios tramways entre Lisboa e Cintra	\$13
" " " " e V. Franca	\$13
" " " " Coimbra e Figueira	\$15
" " " " Aveiro e Campanhã	\$17

A estas taxas accrescem alem da sobretaxa de 300 %, as de registo, imposto de sêlo e assistencia.

Passageiros entre Portugal e França

A Companhia Portugueza publicou em data de 10 do corrente o 3.º additamento ás tarifas internacionaes de grande velocidade n.º 301, 302 e 312, segundo o qual é incluido nos 391 e 302 a estação de Figueira da Foz, e rectificados os participes portuguezes nas trez tarifas, em virtude do aumento do imposto do sello.

CORREIO AEREO

Barcelona-Baleares

Inaugurou-se no dia 9 d'este mez o serviço postal aereo entre Barcelona e as ilhas Baleares.

Os aviões partem de Barcelona ás 11 horas e chegam á Palma de Malhorca ás 13. De Palma partem ás 15 e chegam a Barcelona ás 17 horas.



Emprestimo para os caminhos de Ferro do Estado. — O Parlamento em sessão de 7 do corrente, aprovou um emprestimo de 15.000 contos para a conclusão das linhas do Estado, cuja distribuição será a seguinte:

Para a conclusão do troço do Barreiro ao Seixal, 80.000\$; das linhas de Extremoz á Fronteira, 1.800.00\$; de Evora a Reguengos, 1.500.00\$; de Portimão a Lagos, 270.000\$; de Brinches a Serpa, 1.500.000\$; de Contumil a Leixões (linha de cintura do Porto), 1.490.000\$; Gatão a Freixo, (Vale do Tamega), 1.600.000\$; Carviças a Bruçô (Vale do Sabor), 150.000\$; Regoa a Lamego, 500.000\$; ramal de Sines, 3.500.000\$; e 900.000\$ para conclusão da ponte sobre o Sado, em Alcacer do Sal.

Dentro da mesma verba, e para seu complemento, destinam-se ainda 700.000\$ para alargamento da estação do Minho e Douro (Porto); 60.000\$, para a conclusão da "terminus" em Monção; 450.000\$ para despesas de construção nas estações de Funcheira e Alvalade e apeadeiro de Monte Negro (Vale do Sado); e 500.000\$ para o alargamento da estação das Ermidas, na mesma linha.

Tambem para a linha Entremanente Vila Franca de Naves foi aprovado um credito de 3.000 contos.

Portimão a Lagos. — Recomeçaram, em fim, os trabalhos de conclusão d'esta linha, a que só falta assentar os carris, que ha muito estão em Portimão. Como a ponte sobre o Arade já está concluida, o assentamento da via se pode fazer rapidamente, a abertura á exploração da linha até Lagos deve fazer-se em Agosto proximo.

Uma linha belga construída durante a guerra

Nos annos de 1915 a 1917, os allemães que ocupavam a Belgica construiram uma nova linha ferrea de bitola normal e de quarenta e quatro kilometros de extensão, a qual entronca em Aquisgrán com a grande linha Bruxellas-Louvain-Liége-Herbesthol-Colonia, indo terminar em Tougern, passando por Visé.

Entre as obras d'arte que tiveram de executar, contam se como mais importantes trez tunneis e dois via-ductos metalicos, um sobre uma torrente e outro sobre o rio Mosa, em Visé, que comprehende trez tra-mos, o central com 93 metros de comprimento, e cada um dos lateraes com 75 metros e meio.

Na construcção d'esta linha foi empregada pela primeira vez uma machina allemã para collocar os carris.

Por meio d'esta machina são collocados os troços de via já unidos, os quaes indo sobre um comboio de plataformas, vão sendo descarregados pelo extremo, e prolongam successivamente a linha sobre a qual vae logo avançando o comboio de material e a machina de assentar os carris.

Na construcção d'esta linha em que se empregaram, em média, 12.000 operarios, collocaram-se 10.000 toneladas de armações metalicas.

A hora de verão em França

Entrou pela ultima vez em vigor em França a hora de verão. A Camara em sessão de 9 de Março, votou a sua suppressão, com um artigo addicional em que lhe deu validade ainda este anno, por causa do acordo que o governo tinha feito com a Inglaterra e com a Belgica.

Este facto fez rejuilar os caminhos de ferro franceses, que já para o anno que vem não terão que alterar a marcha dos seus comboios, visto as nações vizinhas de França, a Suissa, a Italia e a Hespanha terem deixado de fazer hora de verão.

Os caminhos de ferro japonezes

A sua electrificação

O parlamento japonez aprovou recentemente um projecto de construcção de mais 5.300 kilometros de via ferrea, cuja execução deverá estar concluida no prazo de 10 annos.

Ao mesmo tempo o governo deliberou electrificar 3.220 kilometros de via nos quaes se acham comprendidos 302 kilometros de linhas suburbanas de Igo-koamo que pela extraordinaria affluencia de trafego precisam de se descongestionar; as linhas das montanhas n'uma extensão de 1.401,4 kilometros, em que ha numerosos tunneis e grandes rampas; e os restantes 1.516,6 kilometros de varias outras linhas, algumas das quaes sofrerão modificações no traçado.

Nas regiões onde abundam minas de carvão e que, portanto este se obtém a baixo preço, é aproveitado para o fornecimento da energia electrica. Nos pontos onde a hulha branca são mais economicos, é esta que se aproveitará.

No anno de 1921 construiram-se no Japão 320 kilometros de via.

Como, de resto, em todos os paizes houve necessidade de elevar tarifas, essa elevação, porém, foi relativamente pequena, pois não attingiu as tarifas de passageiros e foi só de 28 %, nas de mercadorias.

Augmento de tarifas em Hespanha

Pela lei dos *Presupuestos* de 2 do mez passado, é o governo hespanhol auctorizado a elevar as tarifas ferro-riarias d'uma percentagem suficiente para compensar os adeantamentos feitos pelo governo ás Empresas para melhoria dos ordenados do pessoal e reparação de material.

As empresas estabelecerão uma contabilidade especial para esse augmento, a fim do governo poder fazer a conveniente fiscalisação.

Este regime subsistirá até que seja posto em vigor um novo sistema de tarificação geral ferro-riaria, em estudo, ou até que tenham sido pagos os adeantamentos.

ENDURECIMENTO DO CHUMBO

Um clinico allemão descobriu recentemente o processo de endurecer o chumbo.

Consiste elle no addicionamento á já conhecida liga de chumbo e sodio, de uma pequena quantidade de magnesio que aumenta extraordinariamente o seu grau de dureza.

NO CHILI

As electrificações das linhas ferreas

A dificuldade na obtenção de combustível suficiente e a preço razoável para a alimentação das locomotivas, tem levado quasi todos os paizes a optarem pela electrificação das suas linhas ferreas.

O Chili que tem actualmente 8.320 kilometros de via, dos quaes 30% são propriedade de empresas particulares, resolveu tambem substituir o sistema de tracção a vapor pelo electrico.

A comissão encarregada de estudar tão importante remodelação, concluiu recentemente os seus trabalhos, devendo em breve começar a electrificação da linha Valparaíso—Santiago que mede 186 kilometros e 700 metros e o seu rumo, Las Noges-Los Andes que é de 45 kilometros. Para fazer face a esta importante melhoria o governo emitiu um emprestimo de \$10.500.000 que segundo o *Ralwoy Aze* foi coberto em poucas horas. A seguir será electrificada a linha da "Transaudine" de via reduzida que entronca com aquella nos Andes, e a da "Longitudinate" tambem de via reduzida e que se separa em Calera da llnha principal Valparaíso—Santiago seguindo para o norte. Todas estas linhas em regiões montanhosas têm muitos tunelos, e varias outras obras d'arte, grandes rampas e curvas acentuadas.

A energia será fornecida ás linhas de Valparaíso-Santrago e Las Vegas-Los Andes por trez fabricas que utilizarão as quedas naturaes do Rio Colorado que fornecerão uma potencia de 120.000 kilowatos. A corrente será transmitida na tensão de 110.000 volts.

Para assegurar o trafego daquelas duas linhas são precisas trinta e nove locomotivas: seis para comboios expressos, onze para o trafego local de passageiros, quinze para mercadorias e sete para manobras.



Canal do Panamá

A despeito de todas as fortificações já existentes no Canal do Panamá e zona adjacente, segundo um projecto que está sendo elaborado pela Comissão de Appropriação para Fortificações e Defesa das costas maritimas, vae ser aquelle curso commercial e estrategico dotado ainda de outras mais importantes, que o tornarão inexpugnável tanto em relação aos possiveis ataques feitos do ar, como quanto aos de terra e mar. Os planos para a realização d'essas obras, diz o projecto referido, calcados embora dentro da mais sobria economia, hão de incluir peças de artilharia de grande calibre, assim como baterias de eclipse para defesa da costa, das autorizadas em 1918 pelo Ministerio da Guerra. Algumas dessas peças serão para alli remetidas no começo da Primavera.

Em accão conjuncta á defesa terrestre, propôz o Departamento da Guerra que sejam installados canhões de longo alcance n'uma ilha que fica á embocadura do canal, do lado do Pacifico a umas 15 milhas da costa. As instalações bellicas dessa ilha, cuja proposta mereceu franco apoio da Comissão referida, estão dependendo apenas do termino das negociações diplomaticas nesse sentido, por cuja solução está vivamente interessado o Ministerio das Relações Exteriores.

A entrada do Atlântico, segundo os planos em vista, será provida de um serviço de linhas ferreas especiaes, para o tranzito de carros armados, os quaes disporão de artilharia pesada, incluindo canhões mais poderosos do que os que actualmente se vêm nos grandes "dreadnoughts" americanos.

Novo cabo submarino entre os Estados Unidos e a Allemanha

Em virtude do contracto celebrado entre a Empresa Comercial Cable-Postal Telegraph e a Companhia Allemaña do Cabo Atlântico para a instalação de um cabo de mais de 4.000 milhas de Nova York a Emden, Allemanha, passando pelos Açores.

Ficará assim restabelecido o serviço cablotelegráfico entre os Estados Unidos e a Allemanha que estava interrompido ha oito annos

O nosso cabo deve ficar concluido e entrar em serviço em Outubro de 1923. A Empresa Americana lançará a parte que ha de ligar Nova-York com os Açores, ou sejam 2.302 milhas, e a Companhia Allemaña occupar-se-ha de a ligar em Emden.

As duas nações serão unidas e os despachos passarão de uma para a outra, de modo que o serviço entre a America e a Allemanha será virtualmente instantaneo.

Conselho Superior Ferro-viario hespanhol

O governo hespanhol promulgou recentemente um decreto creando o Conselho Superior Ferro-viario o qual tem por missão estudar e propôr ao governo todas as medidas a adoptar nos caminhos de ferro.

Este Conselho, que fica directamente subordinado ao ministro do Fomento, é constituido por quinze vogaes, dos quaes seis formam a delegação conjuncta das differentes empresas de caminhos de ferro, outros seis são os representantes do Estado, e os trez restantes representarão os interesses commerciaes, agricolas e industriaes.

O ministro do Fomento é o presidente nato do Conselho, sendo no seu impedimento substituido pelo vice-presidente que será eleito entre os vogaes.

Os delegados do Estado são de nomeação governamental, os das forças vivas eleitos pelas respectivas corporações com a sancção do governo.



Utilisação do vacuo na navegação aerea

Segundo referem as revistas inglezas, está-se construindo na Italia uma grande aeronave da invenção do Sr. Vaugean que, segundo espera, está destinada a operar grande revolução na navegação aerea.

Vaugean em vez de utilizar um gaz como força ascensional, cria o vacuo no interior do reservatorio, por meio de um sistema de bombas, tornando assim o apparelho mais leve que o ar.

A nave é constituida por tres secções, umas dentro de outras. A pressão atmosferica exterior distribuir-se-ha por tres superficies, ficando reduzida a menos de cinco libras por pollegada quadrada em qualquer ponto da nave.

Quatro machinas da força de 300 cavalos, alimentadas por petroleo em vez de gazolina, para reduzir o perigo do incendio, imprimir-lhe-hão uma velocidade de 215 milhas por hora, o bastante para se fazer uma viagem de Londres a Nova-York em dezoito horas.

Cambios (Vendedor)

Ultima cotação	PAR	ABRIL											
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29
4 5/16	Londres, cheque	53 1/3	4 3/16	4 1/8	4 3/16	4 1/8	4 3/16	4 1/4	4 3/16	4 3/16	4 3/16	4 3/16	-
1.162	Paris "	180	1.203	1.222	1.207	1.225	1.206	1.200	1.205	1.205	1.194	1.194	1.188
1.956	Madrid "	180	2.014	2.045	2.018	2.048	2.020	2.000	1.981	2.010	2.012	2.017	2.007
46	Berlim "	210	45	50	48	47	48	48	43	55	50	50	47
4.766	Amsterdam "	370	4.930	5.000	4.923	4.998	4.993	4.920	4.847	4.923	4.916	4.918	4.929
12.614	New York "	925	12.966	13.192	12.967	13.165	12.952	12.970	12.776	12.952	12.980	12.952	12.949
676	Italia "	180	704	714	706	723	706	700	592	760	702	692	694
1.020	Bruxellas "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.477	Suissa "	180	2.523	2.561	2.524	2.565	2.520	2.520	2.486	2.522	2.520	2.522	2.521
60.000	Libras, ouro	4.500	60.000	65.000	65.000	62.500	64.000	63.000	63.000	62.000	63.000	63.000	62.000
7 17/32	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	7 9/16	-	-	-	-	-	7 5/8	-	7 5/8	7 15/32

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
44,35	Interna 3 % coupon	44,30	44,30	44,25	44,20	44,20	-	44,30	44,65	44,30	44,30	44,30	-
44,40	" assentamento	44,40	44,60	44,60	44,60	44,70	-	44,50	44,30	44,62	44,70	44,60	-
12\$20	" 3 % 1905	-	-	12\$60	-	-	-	12\$50	-	-	-	12\$50	-
20\$50	" 4 % 1888	20\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21\$00	-
49\$50	" 4 % 1890	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
57\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent	-	56\$00	-	56\$00	-	-	-	-	56\$00	-	56\$50	-
57\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon	-	-	55\$60	-	-	-	-	-	-	-	56\$50	-
70\$50	" 4 1/2 % 1905	-	65\$00	65\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
67\$00	" 5 % 1909	-	-	-	-	64\$00	-	-	-	64\$00	-	64\$00	-
266\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro	-	-	-	-	-	-	272\$00	-	-	-	281\$00	-
66\$50	" 5 % 1917	64\$40	-	-	64\$60	-	-	65\$00	65\$00	65\$00	65\$00	-	-
282\$00	Externa 1.ª serie	301\$00	319\$50	314\$00	320\$00	319\$00	-	319\$80	385\$00	326\$50	339\$00	358\$00	-
280\$00	" 2.ª serie	-	305\$00	-	308\$00	308\$00	-	-	309\$00	-	-	330\$00	-
281\$50	" 3.ª serie	303\$00	320\$00	218\$00	323\$00	324\$00	-	325\$00	-	331\$00	-	354\$00	-
-	Obrig. da Província de Angola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
500\$00	" Comp. Tabacos de 189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções dos Bancos e Comp.:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
512\$00	Banco de Portugal	570\$00	567\$00	574\$00	577\$00	576\$00	-	-	-	576\$00	576\$00	577\$00	-
264\$80	" Nac. Ultramarino, coup	269\$50	269\$50	269\$20	269\$50	270\$00	-	278\$00	278\$00	276\$00	274\$80	274\$00	-
249\$00	" " ass	-	252\$00	252\$00	252\$00	259\$00	-	255\$00	-	255\$00	253\$00	250\$00	-
153\$00	" Portuguez e Brazileiro	159\$00	156\$50	157\$50	38\$7	39\$00	-	159\$50	163\$00	166\$50	168\$50	166\$50	-
287\$00	" Commercial de Lisboa	290\$00	290\$00	290\$00	290\$00	290\$00	-	290\$00	-	293\$00	293\$00	295\$00	-
319\$00	" Lisboa & Acores	-	331\$0	333\$00	334\$00	-	-	334\$00	335\$00	334\$0	-	-	-
81\$00	" Economia Portugueza	81\$00	-	80\$00	80\$50	80\$20	-	80\$70	80\$50	81\$00	81\$00	81\$30	-
-	" Commercial do Porto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
41\$00	Companhia do Credito Predial	38\$50	38\$50	38\$50	-	-	-	39\$00	39\$50	39\$50	39\$80	39\$90	-
51\$00	" Gaz e Electricidade das Aguas	-	-	54\$00	-	55\$00	-	-	-	50\$00	-	59\$50	-
76\$00	" Ilha do Principe	84\$00	83\$00	83\$50	-	84\$00	-	-	85\$00	86\$00	-	86\$00	-
308\$00	" Colonial do Buzi	329\$00	327\$00	-	305\$00	304\$00	-	300\$00	298\$00	294\$00	293\$00	300\$00	-
36\$80	" Indust. Port. e Col	42\$20	42\$00	-	42\$00	42\$00	-	42\$00	41\$70	42\$60	46\$10	43\$20	-
136\$30	" Phosphoros, coup	135\$10	135\$60	136\$80	138\$50	139\$20	-	139\$60	150\$00	139\$40	139\$00	139\$00	-
147\$00	" Cam. Fer. Portug	157\$00	153\$00	157\$50	151\$50	158\$50	-	160\$00	163\$50	166\$50	169\$50	170\$00	-
42\$00	" Tabacos, coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
373\$10	" Nac. de Navegação	388\$00	389\$00	-	391\$00	398\$00	-	-	396\$00	398\$00	401\$00	420\$00	-
199\$00	" Companhia das Aguas, coupon	192\$00	191\$50	-	193\$50	196\$60	-	197\$00	196\$00	196\$00	195\$00	198\$50	-
Obrigações:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
66\$00	Companhia das Aguas, coupon	-	75\$00	-	-	75\$00	-	75\$00	75\$00	-	-	74\$00	-
82\$50	Prediaes 5 % antigas	-	-	-	80\$00	-	-	-	-	-	-	80\$00	-
80\$00	" 5 % serie A	-	80\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78\$00	" 4 1/2 % serie A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73\$00	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
93\$00	Nacional de Moagem	92\$50	-	-	93\$50	-	-	-	93\$50	-	-	94\$00	-
114\$50	Asuc. de Moçambique	129\$50	128\$50	-	125\$00	93\$50	-	-	128\$00	128\$00	127\$00	127\$00	-
82\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass	-	-	-	-	124\$50	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " 4 1/2 % ouro	89\$00</											



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.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Antuerpia



Vapor ELVIER

Sahirá em 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.º.
Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus

Vapor BORCHILD

Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.º.
R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeus

Vapor norueguês TEJO.

Sahirá em 12 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52



Glasgow

Vapor inglez BARON REU-

FREW. Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Pinto Bastos, & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64.



Hamburgo

Vapor americano MARANGUA-

PE. Sahirá a 5 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24.



Hamburgo, com escala por Leixões, Southampton, Havre e Anvers.

Vapor brasileiro AVARÉ.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 24



Havre e Liverpool

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



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor holandês ORANIA.
Sahirá a 3 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Londres

Vapor inglez Staffa
Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º



Liverpool via Leixões

Vapor inglez PANCRAS
Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Liverpool

Vapor inglez BENEDICT.
Sahirá a 5 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Madeira e Açores

Vapor português FUNCHAL.
Sahirá a 5 de Maio.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.º



Madeira e Canárias

Vapor inglez AQUILA.
Sahirá em 5 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

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



Vapor inglez ALMANZORA.

Sahirá a 9 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



New-York

Vapor americano CLINTARF.

Sahirá a 2 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24



Para Anvers

Vapor alemão THESENS

Sahirá a 3 de Maio.
Agente, Marcus & Harting.
Rocio, 50.



Para Natal, Lourenço Marques e Beira.

Vapor inglez CLAN MAC WILLIAM

Sahirá a 5 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, n.º 4.



Para Alger e Marselha

Vapor frances SYRIA

Sahirá a 13 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providence e New York, com escala por Ponta Delgada.

Vapor frances CANADA

Sahirá a 10 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 1, 1.º



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

Vapor holandês ORANIA.

Sahirá a 29 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, n.º 4.



Para Leixões, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor holandês GELRIA.

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



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

Vapor holandês ZEELANDIA

Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, n.º 4.



Para Las Palmas, Bissau e Bolama.

Vapor português MOSSAME-

DES. Sahirá a 16 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.



Para todos os portos da África Ocidental.

Vapor português AFRICA.

Sahirá a 18 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.



Para Pará e Manaus, Via Madeira

Vapor inglez AIDAN.

Sahirá a 3 de Maio.
Agente, Garland Laydley & C.º
Travessa do Corpo Santo, 10.



Para Alger e Marselha

Vapor frances SYRIA

Sahirá a 13 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4.

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



Vapor frances ASIA

Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, n.º 4



Providence e New-York com escala por Ponta Delgada

Vapor inglez CANADA

Sahirá a 10 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Santos

Vapor americano CURVELLO

Sahirá a 24 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24



Rouen, Londres e Anvers

Vapor norueguês SADO.

Sahirá a 8 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen

Vapor frances KOUTOUBIA

Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 10.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglez HERSCHEL.

Sahirá a 5 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres

Vapor inglez DARRO.

Sahirá a 13 de maio.
Agentes, James Rawes & C.º Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.



Rotterdam e Hamburgo

Vapor alemão USSUKUMA

Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e portos do Pacífico

Vapor inglez ORIANA.

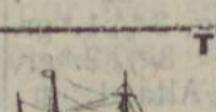
Esperado a 7 de Junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º



Tenerife, Las Palmas, Loanda, Lobito, Mossamedes, Cidade do Cabo e Lourenço Marques.

O vapor alemão USARAMO.

Sahirá em 2 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50



Vigo, Rochell, Pallisse, Liverpool.

Vapor ORCOMA.

Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

3.º ADITAMENTO

AS

Ganhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

N.º

TARIFAS INTERNACIONAIS N.º 301, 302 E 312 — GRANDE VELOCIDADE

Inclusão da estação de Figueira da Foz nas tarifas n.ºs 301 e 302

Serviço de passageiros e bagagens entre Portugal e França

Os preços das tarifas acima indicadas, correspondentes aos percursos em Portugal, são os que a seguir se indicam, tendo-se, porém, em vista que nêles não está compreendida a sobretaxa que, de uma forma geral, onera as tarifas portuguesas.

Percursos em Portugal	Distâncias quiométricas	PASSAGEIROS						BAGAGENS Por fração indivisível de 10 quilogramas (compreendido o imposto de transporte e as despesas de manutenção)							
		Bilhetes inteiros			Bilhetes meios										
		1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.								
TARIFA INTERNACIONAL N.º 301 — G. V.															
BILHETES SIMPLES — VIA PAMPILHOSA															
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro ou de Vilar Formoso ás da frente.....	Lisboa-Rocio	442	12\$07	8\$93	6\$26	6\$10	4\$51	3\$17	\$65						
	Entroncamento.....	328	8\$99	6\$65	4\$66	4\$56	3\$37	2\$37	\$49						
	Coimbra	219	6\$03	4\$47	3\$14	3\$09	2\$28	1\$61	\$33 (a)						
	Porto-Campanhã.....	308	8\$45	6\$25	4\$38	4\$29	3\$17	2\$23	\$46						
	Pampilhosa	203	5\$61	4\$15	2\$91	2\$87	2\$12	1\$49	\$30						
	Guarda	47	1\$39	1\$02	\$.71	\$.76	\$.55	\$.37	\$08 (b)						
	Figueira da Foz.....	253	6\$96	5\$15	3\$61	3\$54	2\$62	1\$84	\$37						
Praso de validade dêstes bilhetes		De ou para Paris 9 dias; Bordeaux 7 dias. Bayonne, Biarritz-Ville e S. Jean de Luz 6 dias.													
TARIFA INTERNACIONAL N.º 302 — G. V.															
BILHETES DE IDA E VOLTA — VIA PAMPILHOSA															
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro ou de Vilar Formoso ás da frente	Lisboa-Rocio	442	18\$17	13\$43	9\$42	9\$22	6\$81	4\$78	\$65						
	Entroncamento.....	328	13\$55	10\$01	7\$02	6\$91	5\$10	3\$58	\$49						
	Coimbra	219	9\$14	6\$74	4\$74	4\$70	3\$46	2\$44	\$33 (a)						
	Porto-Campanhã	308	12\$74	9\$41	6\$60	6\$50	4\$80	3\$37	\$46						
	Pampilhosa	203	8\$48	6\$26	4\$39	4\$37	3\$22	2\$26	\$30						
	Guarda	47	2\$43	1\$56	1\$06	1\$18	\$.78	\$.55	\$08 (b)						
	Figueira da Foz.....	253	10\$50	7\$76	5\$44	5\$37	3\$97	2\$78	\$37						
Praso de validade dêstes bilhetes		40 dias.													
TARIFA INTERNACIONAL N.º 312 — G. V.															
BILHETES SIMPLES — VIA MADRID															
Da fronteira de Valencia d'Alcantara ás estações da frente ou vice-versa	Lisboa-Rocio	253	6\$96	5\$15	3\$61	3\$54	2\$62	1\$84	\$37						
	Entroncamento.....	141	3\$93	2\$91	2\$04	2\$03	1\$50	1\$05	\$21						
	Coimbra	254	6\$98	5\$17	3\$62	3\$55	2\$63	1\$84	\$37						
	Porto-Campanhã	371	10\$14	7\$51	5\$26	5\$13	3\$80	2\$66	\$53						
Praso de validade dêstes bilhetes		De ou para Paris 9 dias; Bordeaux 7 dias. Bayonne, Biarritz-Ville e S. Jean de Luz 6 dias.													
(a) Mínimo de percepção : — \$41				(b) Mínimo de percepção : — \$11											
NOTA — Nos preços dos bilhetes estão compreendidos todos os impostos para o Governo															
Além do preço acima indicado, cobra-se por cada expedição de bagagem.....		Sem peso excedente	à partida de Portugal — Registo e sêlo.....						\$10						
			à partida de França — Sêlo						\$07						
		Com peso excedente	à partida de Portugal — Registo, sêlo e assistência ..						\$11						
			à partida de França — Sêlo e assistência.....						\$08						

O presente anula e substitue o 2.º Aditamento publicado em 6 de Março de 1920.

Lisboa, 10 de Abril de 1922.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita