

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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 Helde, 8

9.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Maio de 1922

Numero 825

ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

Reparações e empréstimos, 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
Linhas Portuguezas.....	105
Uma linha belga construida 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 Chili.....	106
Canal do Panamá.....	106
Novo cabo submarino entre os Estados Unidos e a Allemanha.....	106
Conselho Superior Ferroviario Hespanhol.....	106
Utilização do vacuo na navegação aerea.....	106
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	99
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	107

Reparações e empréstimos

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 dividas 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 Alliados fixaram definitivamente em 132 biliões de marcos ouro a obrigação geral das reparações allemãs. O nosso quinhão de 0,75 %, arbitrado antes em Spa, chegaria a 990 milhões de marcos ouro. Teriamos 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 ali a base decisiva da nossa reorganização financeira e economica. Portugal faria a mobilização do seu credito, em grande parte, para apressar a sua restauração. O resto viria em machinas, materiaes e productos chimicos 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 Allemanha apenas pagou um bilião de marcos em 1921 aos Aliados. Isso mesmo foi absorvido pelos credits privilegiados da Inglaterra, da França e da Belgica. Os

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

Depois o que veio? O reconhecimento de que seria impossivel o *Reich* entregar em 1922 a annuidade de dois biliões de marcos ouro e os 26 % do valor das suas exportações, calculado em 1.100 milhões de marcos. Depois do acordo de Wiesbaden; depois do entendimento anglo-franco de Londres; depois da Conferencia de Cannes; depois das propostas do Governo de Berlim, a Commissão das Reparações veio 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 engulidas pelos credits privilegiados, entre os quais não temos nenhuns. 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 Alliados. Quanto caberá nisso a Portugal? Certamente um infinitésimo 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 Allemanha? Isso apenas seria possivel, sem abandono do principal, n'uma operação commum de todos os Alliados. Mas como se pode esperar da Allemanha 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 Alliados! O total do credito das reparações germanicas seria dividido em duas partes: uma, igual á importancia das dividas entre os Alliados, 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 empréstimos internacionais. O producto seria entregue á Commissão de Reparações; esta o distribuiria pelos Alliados, 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 difficuldades que surgem no caminho.

Primeiramente é de reciar que as liquidações entre os Alliados sejam impossiveis se o maior dos credores, o Governo dos Estados Unidos, não perdoar, no todo ou em parte, os dez billiões 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 difficil mobilizar o restante crédito de 70 ou 80 billiões de marcos, e não apenas por serem limitadas as seguranças do pagamento das annuidades germanicas. Realmente haveria disponibilidades para a subscrição de tais empréstimos, sem maiores desorganizações economicas? O professor Cassel acaba de sustentar o contrario. Lembra que antes da guerra, nos paizes occidentaes da Europa, se capitalizaram uns 20 % do rendimento nacional. Dá como certo, e é bem crível, que este perdeu, depois, mais de 20 %, não havendo, portanto, excesso, mas falta. Mas qual é o ponto de partida em qualquer projecto de applicação de fundos á reconstrucção da Europa? E' o restabelecimento de condições que tornem possivel a accumulção de riqueza pela economia. Fixando ali os

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

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

Na quinzena anterior nos referimos ao credito de £ 3 000.000 aberto pelo *Export Credit Department* para a compra de mercadorias britannicas. 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 creditos liquidaveis em meia dezena de annos, ainda os mais bem contractados, que podemos sahir do abysmo onde nos lançou a guerra. Perdida talvez metade da nossa antiga riqueza, 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 peiores as nossas condições, nem os paizes estranhos podem contar com mercados para os seus productos em Portugal.

E' inconciliavel com taes objectivos o pagamento impossivel da nossa divida de £ 18.500.000 ao governo inglez, salvo por compensação em creditos sobre a Allemanha, como é razoavel. O mesmo Governo acaba de notificar aos Alliados que desde Outubro de 1922 se verá obrigado a exigir os juros dos seus creditos 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 allemãs, pagas com regularidade, a França, Portugal, a Belgica e talvez a Italia não podem satisfazer os seus debitos á Inglaterra, nem os juros d'elles. O mesmo se deve pensar dos que existem para com os Estados Unidos. Querer tornar effectivas estas obrigações, não é forçar os devedores a ter mais rigor como credores da Allemanha? 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 poz a guerra não estabelece para nós apenas uma tal situação. Para os mencionados fins e esforços da reorganização precisamos ainda realmente de um grande emprestimo externo, e para os que temos de emitir cá dentro. Nisto nos achamos de accordo, até certo ponto, com os politicos dominantes. Mas só com erros e illusões veem pensando nisso, ou podem nisso pensar ainda os partidos, de que hoje é órgão este governo.

Não se emprenda fazer uma larga operação dessa natureza consignando á satisfação dos encargos estas ou aquellas receitas do actual orçamento. Reparem no desequilibrio d'este, que vai já realmente muito alem 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 impossivel com os fatalismos d'estas administrações— cresceriam sempre as despesas fundamentais do Estado, sem terem augmentado os rendimen-

tos correspondentes. Nem o problema se pode resolver com a pretendida actualização de impostos. Ella é irrealizavel, no sentido ministerial, porque a materia collectavel da nação está reduzida a meio, ou talvez a menos. Se fizessem como desejam, sem o grande golpe nos gastos publicos—systema 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 consequencias.

Um grande emprestimo exterior, bem empreendido por uma governação transformadora, é talvez realisavel. Mas apenas seria acceitavel se fossem criadas receitas de ouro que chegassem para o serviço dos seus encargos, sem aggravamento da situação economica. Antes de tudo, o monopolio dos tabacos pode ser objecto de uma transformação para aquelle fim. E' o lugar 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 divida, 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 emquanto os agios andassem altos? Uma governação intelligente encontrará as que sejam ainda necessarias por deveres da salvação publica. Ella organizará com industrias ou fornecimentos adequados, *régies* convenientes dando-se compensações noutra parte aos consumidores.

Um tal emprestimo, por isso mesmo, não pode ser para os partidos continuarem as desordens financeiras e economicas. Nem sequer pode ser para o pagamento de dividas fluctuantes ou para fomentos e obras publicas! Isso não diminuiria muito os agios e a carestia da vida, alem da administração que é indispensavel onde aquelles são de mais de 1.000 % e o custo d'esta é quinze vezes maior que em 1914. Os novos capitães, que não poderiam para cá vir emquanto 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, practicamente 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, attingiveis 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 economicas. 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 ha seis annos em Evora, publicou o seu relatorio e contas do anno findo, pelo qual se vê que os lucros liquidos foram de 173.820\$67.

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

Acompanha o relatorio uma exposição do Director tecnico 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 têm 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 francezas 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 levassem á Allemanha; 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 hotéis para toda a epocha, para a sua clientela.

As companhias de navegação que fazem escala pelos portos francezes, belgas e holandezes 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 creados, pois os americanos que vieram no anno passado á Europa levaram para lá essa nova surprehendente. Toda a gente supunha o allemão duro, disciplinado e militarizado, e vieram encontra-lo doce e affavel como qualquer latino.

Olhando, porem, para este forte exemplo, far-se-há uma pergunta: Tendo nós uma moeda desvalorizadissima, e sendo o nosso paiz tão rico em aguas medicinaes, porque não atrainemos 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 não 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 brilhantismo o primeiro anniversario da sua independencia. Portugal, a antiga mãe pátria, associa-se de boa vontade e de todo o coração ás festas que exaltam o próprio acto da emancipação natural e glorificam a carreira de progresso da nação por elle formada e hoje sua irmã illustre.

Dois portuguezes de valor, egual ao dos nossos melhores antepassados da nossa epopeia maritima Sacadura Cabral e Gago Coutinho, foram atravez dos ares, n'uma viagem epica da sciencia, do patriotismo e da fraternidade luso-brasileira, saudar o povo da grande Republica Sul-Americana. Foi a maior, mais bella e mais impressionante manifestação que Portugal podia dar-lhe da sua estima e do seu amor. Ninguém a excedera, ninguém a igualará sequer.

Ao mesmo tempo trabalhamos para ter a melhor representação possível na Exposição Universal do Rio de Janeiro. Circunstancias derivadas da guerra não permittiram que lhe dessemos toda a extensão que desejávamos por todos os titulos. 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 economicas entre os dois paizes. Para que ellas sejam o que devem ser contamos certamente com a boa vontade dos próprios brasileiros 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 Atlantico.

Não offerece duvida que para se attingir ali o fim necessario, o factor supremo será constituído pela própria direcção da espiritalidade dos dois paizes, conforme lhe fôr dada pelos seus politicos, pelos seus literatos, pelos seus jornalistas, e por todos os outros muitos órgãos que fazem a opinião e determinam superiormente os actos. Mas ainda para isso, quanto mais para os effeitos propriamente economicos, o maior agente pratico e immediato d'essa grande obra tem de ser o commercio entre Portugal e o Brazil.

Chegámos precisamente ao periodo em que se tem de ligar maior attenção a esta grande necessidade. Quem sabe mesmo se a viagem dos nossos valorosos aeronautas não marcará o inicio de communicações capazes de assegurar a maxima expansão possível 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 brasileiros foi sempre diminuta. Elle é especialmente de algodão em rama, couros, café e mandioca.

O movimento global, expresso em contos, foi o seguinte desde 1910 a 1919, ultimo anno alcançado pelas estatísticas publicadas:

Anos	Importação	Exportação
1910	1.216	7.196
1911	1.906	7.194
1912	1.131	7.590
1913	1.651	6.193
1914	2.467	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 declínio da nossa exportação foi bem grande. A importação tambem diminuiu no seu valor intrinseco, salvo em 1919, anno em que excepcionalmente augmentou a de assucar e de poucos artigos mais.

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

na. Algumas d'essas nações os augmentaram 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 colônia 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 embalagem, de apresentação e de constancia de typos. Reclamam sem fim que se estabeleça entre Portugal e o Brazil uma navegação portugueza ou luzo-brasileira, com regularidade e as perfeições precisas.

Esperemos que, principalmente diante d'esta Exposição Universal, as Camaras de Commercio, as Associações Commercias de Portugal, as entidades officiaes, 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 concorrência.

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 Atlantico, 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 constituida, sob a influencia do Estado, uma poderosa organização 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 ideaes de expansão economica e moral.

Q. J.

O Dia

Reappareceu 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 correcção 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.

Felicitemos 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 pesetas.

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 sabados, e de Sevilha ás segundas, quartas e sextas, com paragem nas principaes estações de transito.

Companhia dos Caminhos de Ferro dos Andaluces 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 cincoenta, e partindo de Almeria ás 4-50, chega-se a Madrid ás 21-30.

O expresso Bobadilla-Granada foi suprimido.

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

Em resumo, o restabelecimento d'este comboio expresso augmentou 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 construcção das linhas ferreas na zona franceza.

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-Regreb, 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.

Relatorio 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 mediou (1913) por 17.000 toneladas e 46.000 passageiros por kilometro em exploração: se dissermos que a dupla via attinge cerca de 2.200 kilometros e que parte d'ella está desdobrada em quadrupla via (Bruxellas-Nord a Anvers-Central, Vesdre, Bruxellas-Nord a Gand, Luttre a Namur, Liège a Chênée); se considerarmos que muitos comboios têm que seguir vias mais extensas porque a via normal e directa está engorgitada (Anvers a Liège, Jurbise a Anvers, Luttre a Anvers); se pensarmos que (sendo os trens pesados e lentos a norma necessaria em linhas cujo rendimento é tão intenso) o typo 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 augmentar-se o comprimento dos comboios) se estuda já a applicação da telephonia sem fios para permittir que o machinista da cauda, *que já não ouve os signaes da machina 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 rêde, um parque de 93.000 wagons!

D'estes, 26 % (24.180) eram fechados, 64 % (59.520) de bordas altas e 10 % (9.300) rasos; muitos d'elles eram de typo especial, e só desde 1910 a construcção se cingiu aos typos 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 occupação allemã, desfalcou o parque belga em mais de 74.000 unidades e, quando se fez o armistício, um inventario immediato não recenseou mais de 18.600 wagons, cerca de um quinto do antigo total.

Emfim, a convenção do armistício tentou remediar este estado de coisas e, alem de compras rapidamente effectuadas, 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 typo, e havendo que comprar-se o que na occasião havia feito, e admitirem-se muitos vagões particulares, succedeu 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 armistício o total ficou insufficiente 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 atravez a Belgica, tive occasião de constatar bem isto em todas as grandes gares e devéras fazia pena—principalmente a um engenheiro do Estado Portuguez, que conhece as deficiencias da

sua rêde em material fechado!—observar constantemente as interminaveis filas de JJ inativos, enferrujados, faltos de tinta, semi-abandonados em linhas cheias de herva! 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 typo 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, redução de capacidade das linhas, etc.) e quanto seria, portanto, inhabil amplial-o ainda pela admissão de vagões particulares do typo geral.

Pois houve um momento em que isto se fez, em circumstancias especiaes quasi por um motivo de salvção publica; foi quando, por occasião do armistício, 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 typo, que foram acorrendo de toda a parte, em typos os mais diversos, rebuscados no estrangeiro.

Os effeitos 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 rêde belga do material tão necessario 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 minerio 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 rêdes estrangeiras afluentes que este material fôsse (para os effeitos 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 desempenhal-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 restricto, e fóra d'elle, a sua pretensa utilidade transforma-se — para todos, caminho de ferro e publico — em prejuizo.

III—A politica belga do Wagão

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

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

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

Por isso se conciliaram as duas verdades, chamando a si o caminho de ferro os vagões de typo geral e relegando aos particulares os de typo 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 augmentar o rendimento do seu material, o Estado Belga põe de parte toda a especialisação 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 typos, é boa norma augmentar o seu rendimento pelo augmento da tonelagem e da capacidade ou, o que é o mesmo, reduzir a tara e o comprimento para a mesma tonelagem e volume offerecido.

Adverta-se todavia que a capacidade não pode augmentar-se fóra de toda a lei; sob o ponto de vista material está, naturalmente, limitada pelo «gabarit» e pelo comprimento tecnicamente conveniente do vehiculo, mas (por vezes) antes d'atingido este limite pratico outra consideração d'exploração intervem, 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 vagons 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 funcção da densidade média e das condições de carregamento da mercadoria que constitue o trafego-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 attinge a C. M., o transporte será duplamente encarecido.

As vantagens do augmento 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) augmenta 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 vasio.
 - 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, augmentar este
 - e) facilita e pode dispensar certas manobras.
 - f) augmenta 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, augmentar este.
 - e) augmenta 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 embaratecimento da exploração.

Em harmonia com esta orientação e em funcção do seu trafego-tipo, o Estado Belga adoptou, mediante os estudos convenientes, as seguintes caracteristicas:

Wagons	Carga maxima T	Comprimento M	Capacidade M ³	Construcção em
JJ	17,5	8,00	46,673	Madeira, armado em ferro
EE	17,5	8,00	45,090	Idem
OO	20,0	5,990	24,700	Ferro
LL	20,0	9,060	7,800	Madeira
LL de bogies	20,0	12,50	—	Idem

e as percentagens seguintes de parque:

Wagons	Percentagens
JJ e EE	30 %
OO	55 %
LL	15 %

E' desnecessario repetir que hoje, quer no que respalta a typos 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 repostos 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 atraz definida não são, de maneira nenhuma, privativas ou especiaes; simplesmente esta rede modelo pode offerecer aos principios geraes um efficaz campo de constatação "a posteriori", 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 estatística.

E' minha opinião que o principio que a experiencia 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 experiencia dos wagons particulares, que a guerra ampliou ao ponto preciso para mostrar os seus inconvenientes geraes, veio tambem reforçar aquella verdade, e reforçando-a não condemnou em absoluto a existencia dos wagons particulares mas marcou-lhes o lugar, completamente especial, que lhes compete na exploração.

Emfim, o lêma deve ser: *Para as administrações os wagons de typo geral.—Para os particulares os wagons de typo especial*, salvo, é claro, as necessidades locais 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 typo geral multiplicaram-se entre nós pelos motivos reaes que atraz apontei 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 ancia 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 prohibição 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 necessario incitar e excitar o seu emprego!

Finalmente, pelo que respeita á composição do nosso parque de material proprio, os typos 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 possuíamos, 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 differença d'aquelles 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 topos, 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 tópo e apenas umas curtissimas linhas de sacco, 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 utilisassem 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 exuberancia 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, áparte 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 typos de wagons especiaes, o principio geral atraz enunciado applica-se-nos inteiramente desde o momento — claro está — que nos coloquemos em situação de fazer face ás necessidades economicas da região servida.

Concluamos 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 typo diverso e desigual) 295 JJ (e FF) 603 LL e 334 OO.

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

20 a 25	DD	} 10 a 15 % de freios
300	JJ	
200	OO	
200	LL	

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 são de esperar, mas não de ser d'ordem temporaria é não de variar com as condições economicas geraes do paiz.

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

600 *JJ*534 *OO*803 *LL*

1.937

o que corresponde ás seguintes percentagens (1):

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

Comparando estas percentagens com as do parque -tipo belga verifica-se que a percentagem dos wagons tapados (fixada por mim mais d'um anno antes da minha viagem) é igual (2) para os dois parques e que as percentagens dos *OO* e dos *LL*, desiguaes, estão invertidas.

Isto resulta de que as applicações do material tapado são proximamente as mesmas em toda a parte e a poderosa industria belga utiliza sobretudo wagons abertos, e de que a nossa grossa mercadoria (cortiças, palha, minerio, etc.) requiere sobretudo wagons razos.

Ha, portanto, paralelismo entre os dois parques, tendo-se em conta a differença dos trafegos e a de tonelagem, que é mais acentuada entre os *LL* do que entre os *OO*.

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

(2) A regua, de que veem munidos os novos *OO* pode ser suprimida em futuras encomendas, sendo teoricamente excellentes os resultados praticos não correspondem.

Sendo pesada e difficil de manobrar empena, quebra e perde-se com facilidade, por falta de cuidado do pessoal das cargas, a maior parte das vezes estranho a os caminhos de ferro.

Outras vezes é utilizada como alavanca ou para fins diversos succedendo-lhe o mesmo que aos fueiros dos *LL* de 13m.

E' claro que uma fiscalisação rigorosa evitaria tudo isto, mas a verdade é que praticamente ella não é possivel e a regua passa a não ter vantagem.

E' curioso que na Belgica succede 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 topos; 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 applicavel á carga geral.

(4) arredondadas.

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

VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas nos transportes de passageiros

A Companhia Portuguesa 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 empresa que ainda não tinha aproveitado da autorização concedida pelo Decreto 7959 de Janeiro ultimo para augmentar a sobretaxa nos preços dos passageiros. Todas as demais empresas fizeram o augmento ha já alguns mezes.

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

Companhias: Portuguesa, 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 Pova e a Famalicão — 300 %.

Transportes de volumes nos comboios tramways

Deve entrar brevemente em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa 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 viagem, de volumes destinados a Apeadeiros, mas que não devam pela sua natureza ser admitidos nas caruagens, taes como: canastras, gigas ou cestos com peixe, fructas ou hortaliças; trouxas de roupa, etc., quando por qualquer motivo não os possam despachar 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 occorrer.

Pelo transporte de cada volume deverão ser pagos ao revisor do comboio 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 selo e assistencia.

Passageiros entre Portugal e França

A Companhia Portuguesa publicou em data de 10 do corrente o 3.º additamento ás tarifas internacionais 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 augmento do imposto do selo.

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 a Palma de Maihorca ás 13. De Palma partem ás 15 e chegam a Barcelona ás 17 horas.



Empréstimo para os caminhos de Ferro do Estado.— O Parlamento em sessão de 7 do corrente, aprovou um empréstimo 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, 1.800.000\$; de Evora a Reguengos, 1.500.000\$; 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\$; Gátão a Freixeiro, (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 Alnalde 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 Entremante 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 concluída, 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 occupavam a Belgica construíram 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 viaductos metallicos, um sobre uma torrente e outro sobre o rio Mosa, em Visé, que comprehende trez tramos, 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 metallicas.

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 adicional em que lhe deu validade ainda este anno, por causa do accordo que o governo tinha feito com a Inglaterra e com a Belgica.

Este facto fez rejubilar os caminhos de ferro francezes, 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 japoniez approvou recentemente um projecto de construcção de mais 5.300 kilometros de via ferrea, cuja execução deverá estar concluída no prazo de 10 annos.

Ao mesmo tempo o governo deliberou electrificar 3.220 kilometros de via nos quaes se acham comprehendidos 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 obtem a baixo preço, é aproveitado para o fornecimento da inergia eléctrica. Nos pontos onde a hulha branca são mais economicos, é esta que se aproveitará.

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

Como, de resto, em todos os paizes houve necessidade de elevar tarifas, essa elevação, porem, 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-viarias d'uma percentagem sufficiente para compensar os adeantamentos feitos pelo governo ás Empresas para melhora 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 tarifacção geral ferro viaria, 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 adicionamento á já conhecida liga de chumbo e sodio, de uma pequena quantidade de magnésio que augmenta extraordinariamente o seu grau de dureza.

NO CHILI

As electrificações das linhas ferreas

A dificuldade na obtenção de combustível suficiente e a preço razoavel 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 *Railway Age* foi coberto em poucas horas. A seguir será electrificada a linha da "Transandine" de via reduzida que entronca com aquella nos Andes, e a da "Longitudinate" tambem de via reduzida e que se separa em Calera da linha principal Valparaíso—Santiago seguindo para o norte. Todas estas linhas em regiões montanhosas têm muitos tunnels, e varias outras obras d'arte, grandes rampas e curvas acentuadas.

A energia será fornecida ás linhas de Valparaíso-Santiago e Las Vegas-Los Andes por trez fabricas que utilizarão as quedas naturaes do Rio Colorado que fornecerão uma potencia de 120.000 kilowatts. 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 strategico 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 acção 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 installações 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 Atlantico, 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 Commercial Cable-Postal Telegraph e a Companhia Allemã do Cabo Atlantico 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 cablotelegrafico 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 Allema 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 constituído 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 Snr. Vaugéan que, segundo espera, está destinada a operar grande revolução na navegação aerea.

Vaugéan 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 aparelho mais leve que o ar.

A nave é constituída 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 gasolina, 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.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

com secels por 7010

ADANA 3 - 1947 10000

111



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 inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e pasagens trata-se com os

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Antuerpia



Vapor **ELVIER**
Sahirá em 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
Rua dos Fanqueiros, 10.

Bordeus



Vapor **BORCHILD**
Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus



Vapor norueguez **TEJO**.
Sahirá em 12 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52

Glasgow



Vapor inglez **BARON REUFREW**. Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Pinto Bastos, & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64.

Hamburgo



Vapor americano **MARANQUAPE**.
Sahirá a 5 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24.

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



Vapor brazileiro **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.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Leixões, Vigo, Cherbourg Southampton e Amsterdam



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

Londres



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

Liverpool via Leixões



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

Liverpool



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

Madeira e Açores



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

Madeira e Canarias



Vapor inglez **AGUILA**.
Sahirá em 5 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
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.^a Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

New-York



Vapor americano **Clontarf**.
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 **Cian Mac William**
Sahirá a 5 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, n.º 4.

Para Alger e Marselha



Vapor francez **SYRIA**
Sahirá a 13 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Providence e New York, com escala por Ponta Delgada.



Vapor francez **CANADA**.
Sahirá a 10 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
Praça Duque da Terceira, 1, 1.^o

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



Vapor hollandez **ORANIA**.
Sahirá a 19 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, n.º 4.

Para Leixões, Cherbourg Southampton e Amsterdam



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

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



Vapor hollandez **ZEELANDIA**
Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, n.º 4.

Para Las Palmas, Bissau e Bolama.



Vapor portuguez **MOSSAMEDES**. Sahirá a 16 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Para todos os portos da Africa Ocidental.



Vapor portuguez **AFRICA**.
Sahirá a 18 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Para e Manaus, Via Madeira



Vapor inglez **AIDAN**.
Sahirá a 3 de Maio.
Agente, Garland Laidley & C.^a
Travessa do Corpo Santo, 10.

Para Alger e Marselha



Vapor francez **SYRIA**
Sahirá em 13 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4.

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



Vapor francez **ASIA**
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
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.^a
P. Duque da Terceira, 4

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor americano **GURVELLO**
Sahirá a 24 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor hollandez **DELFLAND**.
Sahirá a 9 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1

Rouen, Londres e Anvers



Vapor norueguez **SADO**.
Sahirá a 8 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rouen



Vapor francez **KOUTOUBIA**
Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 10.

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **HERSCHEL**.
Sahirá a 5 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.



Vapor ingl. z **DARRO**.
Sahirá a 13 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a 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 Pacifico



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

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



Vapor inglez **ORTEGA**.
Sahirá a 19 de Julho.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a 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.^a Lt.
Caes do Sodré, 64.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

3.º ADITAMENTO

Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (LEMF)

N.º _____

AS

TARIFAS INTERNACIONAIS N.ºs 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 quilométricas	PASSAGEIROS						BAGAGENS
			Bilhetes inteiros			Bilhetes meios			Por fracção indivisível de 10 quilogramas (compreendido o imposto de transporte e as despesas de manutenção)
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª 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 destes 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\$13	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 destes 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 destes bilhetes ...	{ De ou para Paris 9 dias; Bordeaux 7 dias. Bayonne, Biarritz-Ville e S. Jean de Luz 6 dias.								
(a) Minimo de percepção : — \$41 (b) Minimo 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 selo.....						\$10	
		à partida de França — Selo						\$07	
	Com peso excedente	à partida de Portugal — Registo, selo e assistência ..						\$11	
		à partida de França — Selo 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

Exploração-Serviço do Tráfego

Expediente n.º 828/829/857

300 exemplares