

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-diretor — 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

12.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Julho de 1922

Número 829

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Direcção do Minho e Douro — Tarifa P. H. v. 1 de g. v. combinado com linhas hespanholas

1.º Aditamento ao Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1 de g. v.

Companhia Portugueza — Tarifa de camionagem entre Louzã e Avô, combinada com a Empreza Automobilista da Beira.

1.º — Aditamento á tarifa especial n.º 3 de g. v.

5.º — Aditamento á classificação geral de p. v.

SUMMARIO

IX. Congresso Internacional dos caminhos de Ferro, por Visconde de Assentis	145
Novo regimen cerealífero, por Quirino de Jesus	146
Notas de Viagem	147
Viagens e Transportes	149
Linhos Portuguesas	150
Telephones de Lisboa	151
O arrendamento dos caminhos de ferro do Estado frances a uma empreza particular	151
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	
Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal	152
Assembleia Geral da Companhia Portugueza	153
A baixa de tarifas nos caminhos de Ferro dos Estados Unidos	154
Parte Financeira :	
Boletim Commercial e Financeiro	154
Gotações	155
Vapores	156

IX Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

O freio continuo para comboios de mercadorias

Generalidades

A importancia do freio continuo para comboios de mercadorias está agora mais do que nunca em evidencia porque o encarecimento da mão d'obra e da matéria prima pedindo ao material o mais intensivo rendimento afim de diminuir a percentagem d'estas despesas, leva a aumentar o peso e a velocidade dos comboios e a reduzir o pessoal dos comboieiros, o que não é favoravel senão com o auxilio d'um bom freio automatico, adaptado para este serviço especial que tem exigencias que de modo nenhum podem ser despresadas.

Com efeito, este freio deve servir tanto para comboios rapidos e ligeiros como para os mais pesados de marcha lenta, tanto para comboios com wagons em parte ou totalmente descarregados como para os compostos de wagons completamente carregados. Este freio deve funcionar com a mesma segurança e promptidão tanto sobre linhas em terreno plano ou accidentado, como sobre linhas em plena montanha, mesmo com lanços à *crémaillère* afim de explorar de todos os modos e por toda a parte a potencia da linha e isso sem nenhuma restricção, o que diminuiria as vantagens que se tem em vista obter.

As caracteristicas do serviço de mercadorias, o qual exclue a manutenção minuciosa inherente ao serviço

dos viajantes, impõem o emprego de apparelos mecanicos simples, seguros e resistentes, com o minimo gasto da manutenção.

Mas ainda mais; com quanto seja facil especialisar as carruagens para certas linhas e para certos serviços, a mobilidade dos wagons, a qual não deve ser limitada, impõe o emprego do mesmo freio para todas as rôdes da Europa, porque seria certamente impossivel munir um grande numero de wagons com duplo ou triplo freio, assim como se pode fazer para algumas carruagens, pouco numerosas, que funcionam nos serviços internacionaes.

Estado actual da questão

Esta escolha d'um bom freio continuo para comboios de mercadorias foi pois objecto de estudos e experiencias bem conhecidas: nós lemosmos que entre outras se ocuparam d'elle: A União das Administrações dos Caminhos de Ferro Allemãs; a qual, em 1906, estabelecia com esse fim, o programma bem conhecido de Riva, e o Comité da Unidade Technica dos Caminhos de Ferro que, em 1909, approvava em Berne um outro programma das condições a que deve satisfazer um freio para comboios de mercadorias e das experiencias a que deve ser sujeito todo o freio proposto, como precisamente se procedeu com o "Clayton Hardy" na Austria, com os freios de ar comprimido na França, e mais ainda na Hungria,

A este respeito, a Alemanha quiz seguir, durante a guerra, a sua propria orientação, adoptando, por sua propria auctoridade, o freio continuo de ar comprimido "Kunze Knorr"; mas o Tratado de Paz impede-a, durante alguns annos ainda, de comprometter a Unidade Technica das redes europeias.

Depois da guerra, o Governo Francez, consciente da necessidade de resolver o problema este anno, resolveu organizar experiencias comparativas, que são agora começadas entre os systemas principaes.

Este problema que, ha quasi vinte annos, preoccupa as principaes Administrações de Caminhos de Ferro da Europa, está ha muito tempo resolvido na America onde, para os comboios de mercadorias se emprega um freio de ar comprimido com dispositivos especiaes.

Convém no entanto fazer notar que o exemplo e o resultado americanos não estabelecem uma regra para as rôdes europeias; com efeito, a influencia dos orgãos de tracção e de repulsão sobre o funcionamento dos freios de serviço e de socorro é de tal maneira importante que, para a escolha do freio continuo, é preciso ter em vista em grande escala a sua construcção particular e até crear uma maior unidade technica nas rôdes europeias. Os apparelos de tracção e de repulsão centraes dos caminhos de ferro americanos e a disposição constructiva dos wagons são de tal maneira diferentes dos do tipo europeu, que é preciso *á priori*, excluir a ideia de que os bons ou maus resultados obtidos alli com um tipo qualquer de freio, pudesssem dar resultados analogos sobre as rôdes europeias, onde este genero de freio não poderia ser tomado em consideração senão depois de uma longa e muito detalhada experientia.

Resultados obtidos na Europa

Os resultados obtidos na Europa no decorrer das experiencias antes da guerra estão em grande parte resumidos nas publicações officiais e foram longamente discutidos e examinados em trabalhos technicos.

E' conhecido que o freio "Clayton Hardy", apesar de muito simples, tem provado por uma longa série de experiencias dar plena satisfação, tanto ao programma de Riva, como ao de Berne; menos conhecida é talvez a confirmação deste feliz resultado, obtida

durante longos annos de prática, sobre linhas de montanha com lanços à *crémaillère* de Eisenerg-Vordernberg na Austria, e de Blankenburg-Halberstadt na Alemanha.

Os freios de ar comprimido deram bons resultados nas experiencias feitas na Hungria e em França; mas em trajectos muito accidentados, é preciso tomar medidas especiais que trazem complicações á construcção do apparelho ou que diminuem as vantagens que a sua adopção tem em vista.

Nada é oficialmente conhecido sobre as experiencias que presentemente se fazem em França; ellas parecem todavia vir confirmar que o freio "Clayton Hardy" responde a todas as condições prescriptas, comprehendendo a segurança de descida nas inclinações rápidas e difficeis com comboios em plena carga; terá, além d'isso, sido demonstrado que este freio apresenta grandes vantagens para as manobras laboriosas que executa—ao contrário do que se crê comumente—com uma sensivel economia de tempo, até sobre o freio de mão.

Ainda se não fizeram experiencias completas com o freio "Kunze Knorr" sobre trajectos longos e difficeis, apezar de o serviço de montanha ser certamente uma condição essencial a que deve satisfazer um freio para comboios de mercadorias, devendo ter em consideração os mais variados andamentos de todos os caminhos de ferro da Europa, sem distincção.

Opportunidade de um exame da parte do congresso

Este rápido resumo do importante problema do freio continuo para comboios de mercadorias, mostra a oportunidade de o fazer examinar pelo Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

Seria bom que o "Comité" da Unidade Técnica se occupasse d'isso em primeiro lugar, porque o lado technico d'este problema deve absolutamente preceder o estudo do freio para o serviço dos comboios de mercadorias.

Mas o problema tem igualmente um lado eminentemente economico e geral, porquanto exige para cada tipo de freio um exame profundo das vantagens que elle pode offerecer em relação ás despezas necessarias para a adopção e até do tempo que será preciso para vêr se vantagens mais importantes poderão, mais ou menos compensar as despezas maiores de um freio ou outro. Estas vantagens tem de ser consideradas não só directamente ao ponto de vista do seu emprego propriamente dito, mas tambem em harmonia com todo o serviço do Caminho de Ferro, e em vista das repercussões que pode haver, não sómente para uma dada rête e para um dado paiz, mas para todo o conjunto dos caminhos de ferro europeus e para os que proximamente possam ser creados.

Um problema de tão grande alcance como este de que se trata não poderia na verdade ser resolvido seguindo as condições locaes e do momento, mas antes seguindo o interesse mais vasto e geral que se liga ás direcções mais vastas do serviço dos caminhos de ferro europeus n'um futuro proximo.

Uma solução—resultado de expedientes—adoptada hoje para evitar despezas mais elevadas ou uma alteração maior do serviço, poderia ter ámanhã, consequencias muito graves para o desenvolvimento do tráfico e ir contra o fim que nos propômos attingir.

Parece, pois, opportuno que o nosso Congresso ponha na ordem do dia da proxima reunião o exame do problema do freio continuo para comboios de mercadorias.

Roma, 22 de Abril de 1922.

Visconde d'Assentis

Novo regimen cerealifero

Ao começarmos estas linhas entrou em discussão o projecto de lei que estabelece em novas bases o regimen cerealifero do continente. Por todos os lados abundam ahi as disposições importantes. Referir-nos-hemos apenas ás que são fundamentaes.

Em primeiro lugar ahi encontramos estas regras que são o ponto de partida:

"E' restabelecida a tabela reguladora dos preços dos trigos nacionaes constante da base 1.^a da lei de 14 de julho de 1899, sendo computados em ouro os preços nela fixados, e reduzidos a escudos á taxa media das cotações oficiaes do cambio sobre Londres, no periodo que decorre desde 1 de setembro a 30 de junho.

"Aos preços em escudos poderá o ministro da agricultura, quando se verifique que esses preços não são suficientemente remuneradores, adicionar uma percentagem que poderá ir até ao dobro do numero de unidades de que se componha a taxa media da divisa cambial referida."

Em face do primeiro principio, o preço medio legal do trigo nacional será cerca de \$80 por kilograma para a presente colheita, pois a cotação do escudo em ouro, pela taxa media da divisa Londres no periodo indicado, foi cerca de 10,5 vezes superior ao escudo em papel.

Em virtude da segunda regra, ainda aquele preço pode ter uma sobrecarga de cerca de 10 $\frac{1}{2}$ %, o que o elevará a cerca de \$90.

E' de notar que os preços legais do trigo antes da guerra não eram em ouro, mas em papel. Se elle custava 7,5 centavos em média, isso representava apenas cerca de 6,3 centavos em ouro, pois o cambio sobre Londres estava a 45. Tomando esta base, o preço do trigo seria de \$66 pelo primeiro principio e só podia ir ao maximo de \$72 pelo segundo.

Quer isto dizer que o projecto determina que o preço do trigo seja 22 $\frac{1}{2}$ a 35 $\frac{1}{2}$ mais alto do que o preço que elle teria pela propria actualização da moeda!

Uma economia agricola que exigisse tal desproporção, quando de mais a mais se considera que já o preço antigo era quasi tres vezes maior do que o mundial, estaria fóra de todas as leis da razão, da natureza e da viabilidade. A população abastecida por ella teria nisso o pregão da sua miseria.

Mas o novo regimen cerealifero não se propõe apenas obrigar o paiz a comprar pelos preços esmagadores que já definimos, o trigo produzido no territorio continental. Quer forçá-lo a comprar tão caro como esse o que lhe venha de fóra para completar em grande quantidade, o seu consumo.

A importação de trigo de qualquer procedencia—mesmo das colónias portuguezas—sómente será permitida aos fabricantes de farinhas, aos de bolacha á Manutenção Militar, e aos lavradores para semente. E depois, a lei projectada estabelece:

"A quantidade de trigo exótico a importar será proposta ao Governo pelo Conselho Superior da Agricultura, tendo-se em vista:

1.^a A quantidade total de trigo precisa para consumo e para semente;

2.^a A producção de trigo nacional, calculada pelas estações oficiaes...

O direito a fixar pelo despacho para consumo do trigo exótico será proposto ao Governo pelos Conselhos Superiores da Agricultura e do Commercio e Industria, e director da Manutenção Militar, reunidos em sessão, observando-se o seguinte:

O preço do trigo nos principaes mercados, calculado pelos preços dos ultimos trinta dias, accrescido das despezas accessorias, (frete, seguro, quebras, carga e descarga, commissão e corretagens e outras devidamente justificadas) e da importancia do direito a cobrar nas alfandegas não será superior ao preço médio do trigo nacional.

«Quando o preço médio do trigo exótico, calculado fôr igual ou superior ao preço do trigo nacional, de 78 de peso específico, o trigo exótico pagará apenas o imposto estatístico de \$00(01).»

Quer tudo isto dizer que praticamente o preço do trigo exótico deve custar tanto ao paiz como o nacional, sobrecarregando-o para isso o Estado com o direito que fôr necessário. O paiz não poderá ter este cereal senão por um preço enorme, ainda que venha de fóra, onde, apezar de todos os desfavores do cambio, o poderíamos obter mais barato do que o produzido em Portugal.

Em correspondencia com tudo isso, vêem as disposições relativas ás farinhas e ao pão.

Haverá dois tipos de farinhas, sendo a extracção a seguinte:

Farinha de 1. ^a	20 por cento
Farinha de 2. ^a	58 " "
Semeas.....	22 " "

«Com a farinha deste diagrama fabricar-se-hão dois tipos de pão, um que será vendido ao publico em fracções de 400 e 500 gramas (pão de familia ou de 1.^a) e outro de 1000 gramas (pão de uso comum ou de 2.^a), que será de forma alongada e bem cosido, sendo facultativo em Lisboa, Porto e outras localidades onde fôr uso, ás padarias fabricarem da farinha e massa de 1.^a até 10 por cento da sua laboração diaria pão pequeno de peso até ao minimo de 50 gramas de qualquer formato.

O preço máximo da farinha e do pão em Lisboa e Porto será fixado annualmente pelo ministro da Agricultura e na mesma ocasião que o do trigo nacional e em função do seu preço, ouvidos os Conselhos Superior de Agricultura, Commercio e Industria e director da Manutenção Militar e accrescido das taxas de moagem e panificação, julgadas suficientes para a laboração efectiva normal, mas de forma que o preço do pão de 2.^a não seja superior ao fixado para o trigo nacional de peso específico de 78.»

Desaparece, portanto, o preço politico do pão. Mas como neste paiz sómente se vai para os extremos, saltou-se daquele para um preço que em todas as hipoteses se quer tão elevado que o proprio pão de 2.^a venha a custar por kilograma tanto como um kilograma de trigo, artificialmente encarecido no mais alto grau, ou \$80 ou \$90, como já vimos. O de 1.^a, o único talvez bem tragavel, quanto custará com o seu preço livre!

Faz-nos tremer uma agricultura como a que temos diante dos olhos neste pobre paiz. Se lhe não derem protecções exageradas, ella serve mais do que outro qualquer factor para o augmento da nossa desordem economica e social e para a bolchevização do território do sul, onde devia estar a salvação nacional. Se lh'as concederem, ella obriga-nos a comer o pão nosso de cada dia por um preço que verdadeiramente não é digno de uma sociedade civilizada e progressiva, concurrindo tambem desse modo para a desorganisação e para a anarchia do paiz.

Nem assim mesmo ella vai produzir o indispensavel para a nossa alimentação. Se já assim aconteceu com a lei de 1899, muito mais ha-de acontecer com o novo regimen, se tudo consistir em lhe garantirem preços de guerra para o producto das suas anachoni-

cas e timidas sementeiras. Venha a ser lei aquele projecto e pelo caminho em que vamos a producção de trigo em 1923 pouco excederá a de 1922.

A producção cada vez maior de trigo cada vez mais barato depende da transformação radical dos nossos processos e methodos de cultura e tambem da solução do problema agrario, com a necessaria multiplicação de colonos activos e de trabalhadores interessados na ordem e no progresso dos nossos districtos meridionais, onde quasi tudo está feito hoje para a propriedade latifundiaria e o bolchevismo extremista. Ninguem pensa nisto, nem tão pouco nas verdadeiras reformas financeiras, que para tudo o mais são condição essencial.

Quando e como sahiremos deste abysmo?

Quirino de Jesus



Os caminhos de ferro do Estado — Um guia horario original — viação urbana. — Automoveis e electricos. Um exemplo a seguir pela Carris de Lisboa.

O serviço ferroviario do Estado Italiano dá uma nota de sobriedade administrativa que impressiona bem. Nem é defficiente, havendo bom numero de comboios a horas proprias para as grandes viagens como para as simples excursões a pequenas distancias; nem superabundante com demasiado numero de comboios.

Por exemplo: entre Genova e Roma, 501 kilómetros, ha, diariamente, no verão, 10 comboios, dos quaes um é de luxo, fazendo o trajecto em 10 h. 20; 4 são «divertissimi», com 11 h. 10; 2 são simplesmente «directos» e vencem a distancia em umas 12 horas, e por fim os restantes 3 são «accelerados»... parando em todas as estações.

Todos estes trens, excepto o de luxo e o da noite, de Genova, levam carruagens das 3 classes, alguns, carruagem-luxo e outros, vagão-restaurante; e todos os que estabelecem ligação entre as grandes linhas principaes teem carruagens directas aos extremos dessas linhas.

O material é todo do mesmo tipo: compartimentos dando para um corredor lateral; entrada por este ou pelas plataformas; e bem conservado.

Bem entendido que não mettemos em linha de conta as bellas carruagens de que eram formados os comboios especiaes dos congressistas; ahi se dava, ainda a nota da sobriedade: não eram, nem os luxuosos salões de que se compozeram os comboios para as excursões do congresso de Londres, nem os sumptuosos palacios ambulantes com que os Estados Unidos formaram os seus quatro comboios para o passeio das 6.000 milhas, em 1905; nem tambem as modestas carruagens de 2.^a que a Suissa pôz á nossa disposição em 1910, em que regressavamois das excursões de mistura com os passageiros. Era material bom, novo, confortavel (algum mesmo parece que colocado na occasião) e em quanfidade suficiente para que não faltasse logar para todos.

Mas, levam carruagens directas para o extremo ou pelo menos para as estações mais notaveis d'essas linhas.

Isto, porem, que seria da maior utilidade que se puzesse bem em evidencia no «Orario Ufficiale», para que os estrangeiros utilizassem esta commodidade, sem ter que perguntar ao pessoal das estações, ou por ignorancia tomar uma carruagem que não vai directa, é indicado no «Orario» n'uma secção á parte, que raro se vê no livro, e tanto mais que em varios casos, essa indicação consta da propria coluna do horario.

Este «Orario» merece uma referencia especial: A casa Fratelli Pozzo, de Turim, tem, desde muitos annos, o exclusivo da publicação dos Guias, de que faz varias edições, uma com o titulo de official, revista pela propria Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado.

Parece que esta devia ser a absolutamente completa—por isso a preferimos—tem mesmo esclarecimentos que não se encontram nos outros guias, da Italia ou de outros paizes, como o extracto do regulamento de transportes, e outros mesmos muito interessantes e que offerecem novidade, taes como a altitude de cada estação sobre o nível do mar. (o que nos permite saber se entre duas estações, temos importantes subidas ou descidas); a indicação do lado em que são os edificios das estações; se estas teem no buffete, comida a preço fixo; que distancias ha da estação á povoação, etc.

Mas—pasmae, leitores!—a respeito de preços dos bilhetes, nem palavra!

Parece até que, para se não tocar n'este ponto delicado, se salta sobre elle, como gato por brazas, dizendo-se n'um § 20 que tem pomposamente o titulo de *Biglietti a tariffa ordinaria e loro costo*:

“Os bilhetes para o publico são, em geral, a preço ordinario, indicado no § 80 e seguintes, etc.”

Mas vae-se adiante, em busca do tal § 80, e é coisa que não se encontra.

O que se diria por cá, do modesto *Guia Official* portuguez, se elle deixasse de publicar os preços dos bilhetes e muito bem clarinhos, porque o publico acha sempre que não os entende!

Creio que ha uma outra edição de horarios, feita pela mesma casa, que, julgo, inclue tambem as linhas das companhias particulares, que talvez publique os preços; mas devemos concordar que quem compra o Horario official tinha um certo direito a ter, pelas 2,50 liras que elle custa, todos os esclarecimentos necessarios.

Um passageiro, em transito, me explicou que, com efeito, havia diferença entre *Orario* e o *Guida*, ambos publicados pela mesma casa! Ora vá um estrangeiro adivinhar estes feitos locaes para saber qual o guia que ha-de comprar!...

Dos caminhos de ferro na Italia, sómos naturalmente levados a falar nos serviços da viação urbana, que são, em Roma, primorosamente organisados.

Trens de praça e autos teem todos, obrigatoriamente taximetro, pelo que não ha que ajustar nem que discutir com cocheiros ou *chauffeurs*. E a tarifa é razoavel.

Não lhes é permitido andar em correrias, pelo que o movimento da cidade, comquanto intensissimo, não offerece aquele aspecto febril, nervoso, perigoso, das ruas de Paris, nem sequer o do nosso Chiado ou rua Aurea e Rocio a certa hora. Anda-se breve, com um andamento certo e com prudencia, quasi que segünndo o principio de que “de vagar se vae ao longe”, mas partindo do principio, que me fez notar um funcionario superior da policia, companheiro de viagem, de que “um atropelamento, um choque de vehiculos, uma paragem simples por avaria em meio da via publica, alem dos desastres que pode representar, causa

sempre muito maior entorpecimento á circulação do que um grande numero de carros andando com methodo.”

Portanto os carros electricos seguem o mesmo principio.

São explorados pela camara municipal, ostentando o brazão desta:uma cruz e as historicas letras S. P. Q. R.

Salvo raras excepções são sempre dois carros atrelados, entrando-se e sahindo-se pelas quatro plataformas da esquerda, comquanto n'umas placas no interior se peça aos passageiros que só entrem pelas posteriores e só saiam pelas da frente. Ninguem faz caso d'isso e o pessoal não se zanga por esta pequena inobservancia.

Mesmo porque o pessoal é correctissimo, não se zanga nem incommoda os passageiros. Não é como por cá...

Nem para a cobrança das passagens apoquenta o passageiro logo que elle entra. O conductor anda dentro do carro e junto dos passageiros que viu entrar diz em voz baixa: — *biglietto*, o que é sempre o bastante para que quem o não tem lh'o peça. Deixar de pagar, é coisa que ninguem faz; «um por mil» me assegurou um fiscal.

As paragens são fixas, com raras excepções, e sempre que possível entre duas placas de abrigo onde se espera o carro sem perigo de se ser atropelado. Para a partida, o conductor diz, em voz baixa ao guarda freio: — *andiamo*; este toca uma vez, levemente a campainha e parte—e se mesmo depois disso ainda vê que alguem quer tomar o carro, pára de novo, se são senhoras, ou affrouxa de modo a poder-se subir sem perigo. Com vista á nossa Companhia Carris.

As carreiras são successivas, cada 2 ou 3 minutos, pelo que nunca ha falta de logares, empurrões, questões, etc. como cá. Lotação mesmo não existe ou não se faz caso d'isso; se agora vão passageiros a mais, em breve alguns se apeiam e acabou-se.

Todas as carreiras são designadas pelos seus pontos da partida, de chegada e de transito, e numeradas, tanto na frente como dos lados.

Estas duas simples indicações nunca houve maneira da nossa Camara as impôr á Carris, de Lisboa, apezar do numero da carreira, bem visivel no alto do carro, ser coisa sabida em toda a parte—e indispensavel.

Em frente do meu hotel paravam carros de 7 ou mais extremos de linhas. Bastou-me tomar nota dos seus numeros para, sempre que queria recolher ao hotel, não ter mais do que esperar o carro de um d'esses numeros ou procural'o na rua proxima.

As linhas são bem construidas e os vehiculos pesados, pelo que o ruido é muito pouco, deslisando os carros sem solavancos.

Alem dos carros electricos, a camara explora tambem o serviço de omnibus automoveis—*autobus*—que fazem um pequeno numero de carreiras, sendo a principal a do Corso Humberto, em toda a sua extensão desde a *Porta Venetia* até a *Piazza du Papilo* onde, apezar dos electricos serem explorados pela camara, ella não os deixa assentar carris, por a via ser estreita e considerada a rua elegante, como o nosso Chiado, em que houve uma camara que, em tempo, chegou a consentil'o.(?)

Não se fuma no anterior dos carros e só nas plataformas que são dupplas com portas que o publico tem o cuidado de fechar sempre que está frio ou vento.

Emfim, o serviço é muito melhor do que o nosso e muito lucrariam se lá fosse um Director da nossa Carris que muito teria que aprender; e se levasse consigo um conductor, isso então era um ideal...

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas á Rainha Santa em Coimbra

Lavra grande entusiasmo na nobre cidade do Mondego pelas festas que teem lugar nos dias 6 a 11 d'este mez.

Os lugares nos hoteis estão já todos marcados. Difícil será a quem não tiver já tomado lugar, encontrar-o ainda. O programma dos festejos é deveras atraente, prometendo revestirem um brilhantismo superior ao dos outros annos.

Como dissémos a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para ida nos dias 5 a 10, e volta até 12 do corrente.

A seguir indicamos os preços dos bilhetes das principaes estações para Coimbra e volta:

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Lisboa-R	36\$57	25\$51	17\$89
Santarem	23\$55	16\$41	11\$52
Abrantes	23\$06	16\$13	11\$31
Pampilhosa	2\$83	1\$97	1\$35
Aveiro	9\$62	6\$68	4\$66
Gaia	19\$07	13\$33	9\$35
Campanhã	19\$70	13\$75	9\$63
Figueira	3\$67	2\$62	1\$63
Louzã	4\$93	3\$46	2\$42

Os portadores dos bilhetes de 1.^a e 2.^a classes procedentes das estações que distam mais de 50 kilómetros, é permittida a utilisação dos comboios rápidos Lisboa-Porto.

Volumes nos combolos tramways

Segundo um aditamento á Tarifa especial n.^o 3 de grande velocidade recentemente publicado pela Companhia Portugueza, é permitido aos portadores de bilhetes d'esta tarifa (bilhetes para comboios tramways) que pretendam conduzir, no mesmo comboio em que viajem, volumes destinados a apeadeiros e que, pela sua natureza, não devam ser admitidos nas carruagens, tais como canastras, gigas ou cestos com peixe, frutas ou hortaliças, trouxas de roupas, etc., quando por qualquer circunstancia não os possam despachar regularmente, fazer transportar esses volumes nos furgões ou vagões de reserva dos referidos combóios tramways, nas seguintes condições:

Os volumes serão carregados nos furgões ou vagões dos combóios e d'ali descarregados pelos passageiros, declinando a Companhia toda e qualquer responsabilidade pelas trocas ou avarias que possam ocorrer a tais volumes.

Pelo transporte de cada volume deverão ser pagas ao revisor do comboio as taxas seguintes, seja qual fôr o trajecto a percorrer:

Nos combóios tranways entre Lisboa e Cintra...	\$13
" " " " " V. Franca	\$13
" " " " " Coimbra e F. da Foz	\$15
" " " " " Aveiro e Campanhã	\$17

A estas taxas accrescem, além da sobretaxa de 300^l em vigôr, as de, registo, impôsto de sêlo e assistencia.

Tarifa de camionagem entre Louzã e Avô

Ha em Portugal um grande numero de povoações distantes das estações de caminho de ferro que pela sua grande populaçao e relações commerciaes com Lisboa e outras cidades do paiz, carecem de meios de

transporte rápidos entre as localidades e as estações de caminhos de ferro.

Em regra os serviços de diligencias são deficientes e as pessoas que necessitam de se transportar a grandes distancias veem-se sempre em dificuldades para o fazer.

Essas dificuldades acabam de ser removidas pelo que respeita ás povoações de Avô, Gois, Arganil, Coja e Villa Cova, que tendo muitas relações com outras localidades, do paiz, especialmente Lisboa, Porto e Coimbra, ha muito que anseavam por um serviço de camionagens bem montado, tanto para passageiros como para mercadorias.

A Empreza Automobilista da Beira Limitada, acaba de organizar um serviço de automóveis e camiões, muito bem montado em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que se inaugura hoje ao abrigo de uma tarifa cujos preços a seguir indicamos.

O transporte de passageiros é feito entre a estação de Louzã e as povoações de Gois, Arganil, Villa Cova e Avô em camionettes apropriadas, montadas sobre pneumáticos, aos preços de:

de Louzã a Gois ou vice-versa	4\$00
" " " " Arganil " "	5\$00
" " " " Coja " "	5\$80
" " " " Villa Cova " "	6\$30
" " " " Avô " "	6\$70

por cada passageiro.

Nos despachos centraes d'aquelas povoações vendem-se bilhetes de simples ida para Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira da Foz e Campanhã.

A estação de Lisboa-Rocio vende bilhetes das tres classes para aquellas povoações, limitado porem a 12 o numero de bilhetes em cada dia.

Tambem a Empreza Automobilista poderá receber nas referidas localidades passageiros para quaisquer outras estações da C. P., fornecendo bilhetes provisórios para o trajecto no caminho de ferro, que serão em Louzã substituidos pelos definitivos.

Os preços dos bilhetes directos são os resultantes da ligação dos acima indicados com os da Tarifa Geral da Companhia Portugueza.

Nas mesmas condições que para passageiros é feito o serviço das suas bagagens aos preços seguintes:

Louzã a Gois ou vice-versa	\$60
" a Arganil " "	\$70
" a Coja " "	\$80
" a Villa Cova " "	\$85
" a Avô " "	\$90

por cada fracção indivisível de 10 kilogrammas.

Estas taxas incidem no peso total da bagagem. No trajecto do Caminho de Ferro subsiste a concessão do transporte gratuito de bagagem concedido pela Tarifa Geral.

Tambem ha serviço de volumes de peso não superior a 10 kilos, que, nas linhas da C. P. desfrutam de aplicação da tarifa 8 de g. v. entre as estações de Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira da Foz e Campanhã e as povoações acima referidas, pela ligação dos preços correspondentes do caminho de ferro com os seguintes para a Empreza Automobilista, sem distinção de percurso:

Volumes até 5 kios.....	\$20 por volume
" 6 até 10 kilos.	\$30 "

Ao transporte destes volumes é dada preferencia nos camiões da Empreza Automobilista a quaesquer outras mercadorias.

Com maior amplitude ainda é feito o serviço de mercadoria sem g. v. e p. v., pois é extensivo a todas as estações da C. P., sendo o preço do transporte em p. v. o resultante da ligação dos preços em vigor no caminho de ferro com os seguintes:

Louzã a Gois ou vice-versa	\$30
" Arganil "	\$36
" Coja "	\$42
" Vila Cova "	\$45
" Avô "	\$48

por cada fracção indivisivel de 10 kilogrammas, com sujeição ao minimo de cobrança de \$50.

As mercadorias em grande velocidade, animaes taxados à peso no caminho de ferro e dinheiro amoe-dado, são taxados ao dobro dos preços acima.

Os objectos volumosos e de pouco peso (menos de 10 kilos por metro cubico) mobilia, materias explosivas e inflamaveis, são taxados ao triplo dos mesmos preços.

A Empreza Automobilista da Beira não se obriga a transportar volumes de peso superior a 500 kilos, nem de dimensões superiores a 4 metros de comprimento, 2,5 de altura e 1,5 de largura.

Os preços indicados estão isentos das sobretaxas em vigor no caminho de ferro.

O horario estabelecido pela Empreza Automobilista em combinação com o da C. P. é o seguinte :

Avenientes	Todos os dias		A s. e s. e s. e sábados	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada
Avô.....	Partida 12-00		Partida —	
Villa Cova	12-25		" 6-00	
Coja.....	13-30		" 6-30	
Arganil	14-35		" 7-15	
Gois	15-45		Chegada 8-00	
Louzã.....	Chegada 17-30		Partida 8-40 (C. 420)	
"	Partida 20-15 (C. 2832)		Chegada 9-57	
Coimbra	Chegada 22-15		Partida 10-10 (C. 18)	
"	Partida 0-35 (C. 8)		Chegada 18-12	
Lisboa R	Chegada 7-00		Partida 9-25 (C. 3)	
Lisboa R	Partida 21-45 (C. 17)		" 18-15 (C. 405)	
Coimbra	" 6-40 (C. 2887)		" 49-50	
"	" 9-00		" 20-45	
Gois.....	" 30-30		" 21-35	
Arganil.....	" 11-30		Chegada 22-00	
Coja.....	" 12-45			
Vila Cova	" 13-40			
Avô.....	Chegada 14-00			

A Empreza Automobilista da Beira L.ª tem alem d'este Serviço uma carreira em dias alternados, que não está ao abrigo d'esta tarifa, entre São Romão e Coimbra servindo as povoações de Terrosoelo, Chamusca, Oliveira do Hospital, Galises, Carvalhas, Moita, Ponte de Mucela, Ramal de Poiares, Foz d'Arouce e Ceia, em correspondencia com os comboios 17 e 8 da Companhia Portugueza.

Como se vê, é de um grande alcance e deve contribuir extraordinariamente para o desenvolvimento das povoações que são servidas pelos carros da Empreza Automobilista da Beira que teve a coragem de se lançar n'um emprehendimento digno de louvor e a que a Companhia Portugueza com a ligação dos seus serviços maior importancia veio dar.

Oxalá que os esforços sejam coroados do melhor exito.

A tarifação francesa

Expirou ontem o prazo de prorrogação da validade das tarifas especiaes das linhas francesas que havia

sido concedido pelo governo até ser posta em vigor a nova tarifação. Como, porem, esta ainda não está aprovada pelo respectivo governo, sendo de esperar que o não esteja até o proximo mez de Outubro, as empresas solicitaram do ministro uma nova prorrogação que não pode deixar de ser concedida.

Romaria de S. Torquato

A romaria de S. Torquato que se realiza anualmente na cidade de Guimarães no primeiro domingo do mez de Julho e se prolonga até terça feira, é a mais importante da provincia do Minho. A ella acorrem muitos milhares de forasteiros de muitas legoas em redor, levados uns pela devoção, outros pela atracção que lhes proporcionam as brilhantes illuminações e fogos de artificio que se exibem durante os tres dias.

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimaraes, a que pertence a estação do mesmo nome, estabeleceu um serviço especial de comboios com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos de todas as estações da sua linha.

Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro tambem fazem serviço especial durante os tres dias da romaria em combinação com a Companhia de Guimaraes.

A calcular pelos annos anteriores a concorrencia á cidade de Guimaraes, o berço de D. Affonso Henriques, que possue alguns monumentos importantes e uns lindos arrabaldes, deve ser numerosissima.

Transportes de pyrites de cobre e ferro

Desde 15 do mez findo a Classificacão Geral de mercadorias em p. v. foi aditada da rubrica *Pyrites de cobre e ferro*, correspondendo-lhe a 5.ª classe da tarifa geral e a tabela 45 da tarifa especial n.º 1, nas linhas da C. P. para os transporte por vagão completo de 10 toneladas ou pagando como tal.

Esta medida veio beneficiar importantes transportes de pyrites que por falta de rubrica especial na classificação, eram taxadas a um preço mais elevado do que realmente devia pagar uma mercadoria de tão reduzido valor.



Portimão a Lagos — Esta linha que, como dissemos, deve abrir em 23 de julho ao serviço publico, comprehende as seguintes estações, Portimão, Alvor, Odeaxere, Mexilhoeira e Lagos.

Esta ultima estação é d'uma construcção modelar, cujo bom gosto se deve ao engenheiro snr. Moraes Sarmento, que durante muitos annos dirigiu os serviços de estudos e construcção das linhas do Sul e Sueste.

A estação de Lagos foi construida de forma, a ser mais tarde adaptada, não só ao porto commercial, mas á linha directa Lagos-Lisboa, pelo litoral.

A nova estação de Portimão situada ao norte da importante villa algarvia, fica em excelentes condições de bem servir, não só a villa, mas tambem Monchique.

A actual estação de Portimão-Ferragudo (margem esquerda do Arade) passa a denominar-se: Ferragudo.

Telephones de Lisboa

UM NOVO ASSALTO

Com a influencia das festas e alegrias—aliz justificadas—passou desapercebida uma noticia que os jornaes deram em poucas linhas, e que representa a ameaça de nada menos que *um novo encargo de alguns milhares de contos para o publico de Lisboa*.

Segundo se diz a Companhia dos Telephones pretende aumentar de novo as suas taxas de assignatura na enormidade de

50 °l. as de particulares

75 °l. as das casas commerciaes.

Isto é, que os primeiros que já hoje custam esc. 177\$00 passarão a custar esc. 265\$50 e os de casas commerciaes ou quaequer outras que a Companhia a elles assimila, com uma liberdade que a repartição das Industrias Electricas lhe consente—e até defende—que hoje já pagam 289\$80 ficarão pagando a enormidade de 507\$15.

Isto é a companhia ficará, cobrando sobre a base do seu primitivo contracto, um *aumento de apenas 700 °l.* aos particulares e *de 1.027 por cento* as casas commerciaes; o que é exemplo sem precedentes em nenhuma outra companhia que tenha concessões do Estado.

Dissemos que este aumento representa alguns milhares de eontos e vamos vêr aproximadamente, se nos enganámos:

Os subscriptores em Lisboa são hoje uns 8.000 dos quaes 25 °l. são casas particulares.

Temos, pois, aumento de 88\$50 sobre 2000 telephones particulares

177.000\$00

Idem de 217\$35 sobre 6.000 telephones commerciaes.....

1:304.100\$00

Total aumento.....

1:481.100\$00

Isto sobre os 5:000 contos que, segundo demonstrámos no artigo da pag. 67 do nosso volume do anno passado, ella já aumentou.

Ora, se no aumento do preço da vida se attende sempre a não aggravar os generos de primeira necessidade, dever-se-hia attender a que o telephone é hoje, para a maioria das entidades que o teem, artigo de verdadeira primeira necessidade.

Se ha, com effeito, muitos particulares que o teem por luxo, os escriptorios, officinas, consultorios e outros semelhantes, não podem hoje prescindir d'esse elemento de trabalho como da machina de escrever ou da de copiar.

Mas entre casas commerciaes ha diferenças consideraveis, e a companhia considerando telephones commerciaes todos os que não são postos no interior de habitações particulares, como hoje faz, aggrava consideravelmente as suas taxas, tornando-as uma perfeita extorsão.

Que comparação pode ter o telephone do Banco de Portugal, do Ultramarino ou de qualquer outro de igual importancia, com o nosso, que apenas funciona para o reduzido serviço desta redacção?

Se aqueles pagam hoje 289 escudos, que pequena importancia devíamos nós pagar pelo nosso que dias ha em que não funciona seis vezes?

E não obstante pagarmos a mesma coisa, e se a companhia levar por diante a sua nova ideia de aumentar as tarifas, o nosso jornal—que já não pode com mais encargos—terá que supportar mais a enormidade do pagamento de 511 escudos por anno, 1\$70 por dia!

Se, pois, se vae alterar o contracto, será, ao menos, de toda a justiça que, por qualquer forma, se at-

tenda a este ponto, estabelecendo maior taxa para as casas de grande movimento, como bancos, companhias e semelhantes, e aliviando, até mesmo com diminuição do actual preço, os pequenos escriptorios como os consultorios medicos, redacções de jornaes não diarios, agencias commerciaes, telephones de escadas para uso dos inquilinos, etc.

E' de notar que sendo o actual chefe do governo o mesmo Director Geral dos Correios e, portanto, a entidade superior nas industrias electricas, é justamente quando s. ex.ª está no poder que as reclamações da companhia mais se avolumam, como que querendo provar-nos que é quem mais a protege.

Não podemos consagrar, hoje, mais espaço a esta questão, apezar da sua importancia, mas aqui lavramos o nosso protesto que esperamos seja secundado pelas associações commerciaes e industriaes, ás quaes elle não pode ser indiferente.

O arrendamento dos caminhos de ferro do Estado fracez a uma empreza particular

O Conselho Superior dos Caminhos de ferro de Franca, rejeitou por 35 votos contra 19, o principio de exploração pela *régie* e admitiu o de arrendamento a uma empreza particular.

N'essa empreza, segundo deliberação do mesmo Conselho, devem ter participação as Camaras de Commercio e d'Agricultura, e as administrações de portos autonomos, com um capital social em acções. Aos departamentos e comunas será defesa a participação na sociedade, por se tratar de organismos de carácter politico.

O Conselho de Administração não será constituído senão por membros tomados nas cathegorias que participem da constituição do capital social.

O mesmo Conselho foi de parecer que devem ser suprimidas certas linhas que, cruzando-se com as da rête da Companhia de Orleans, causariam prejuizos a uma bôa exploração tanto d'esta companhia como da nova empreza a formar.

Ao mesmo tempo emitiu o voto de que o Ministro das Obras Publicas, enquanto se não estabelecer a nova sociedade que irá explorar a rête do Estado, tome as medidas necessarias para melhorar a *régie* actual d'essa rête, tanto sob o ponto de vista da administração como sob o da fiscalisação financeira da exploração.

E' de esperar, pois, que dentro em não longo prazo, todas as linhas ferreas fracezas sejam exploradas por emprezas particulares, do que só poderão advir vantagens tanto para o publico como para o Estado.

Em toda a parte, a exploração de linhas ferreas pelo Estado tem dado resultados pouco lisongeiros em confronto com a exploração particular. Na Inglaterra já ha alguns annos que isso se reconheceu e actualmente não ha uma só linha que não esteja entregue á exploração de companhias cuja administração é, em regra, melhor que a do Estado.

As razões são bem conhecidas, e julgamos escusado deter-nos em justificações do que affirmamos.

Em Portugal as administrações do Estado não teem fugido ás regras, não só no que respeita a caminhos de ferro como a outros ramos. Haja em vista o que sucedeu recentemente com os Transportes Maritimos. Se o Estado tivesse desde logo entregue a exploração dos navios tomados á Alemanha a uma empreza particular, não teríamos hoje que lamentar a perda de umas dezenas de milhares de contos, e a nossa frota maritima estaria hoje prestando optimos serviços ao paiz.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

SENHORES :

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos vem o Conselho de Administração expor os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1921, vigente setimo depois do Convenio de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem seguinte:

- 1.º—Estabelecimento e Diversos.
- 2.º—Resultados da exploração.
- 3.º—Factos geraes.
- 4.º—Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Estabelecimentos e diversos

Estabelecimento

O saldo devedor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1920 era de 65.179.613\$48

Em 1921 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construções, Trabalhos Complementares e outros 917.206\$78

Menos:

Diferença entre a importancia de 170.520\$00 debitada sob esta rubrica n'conta em 1917 e a de 142.462\$08 correspondente ao valor dos rails e ecluses que foram recebidos e pagos 28.057\$92 919.148\$86

Diferença entre o valor de inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou, e o valor atribuido á parte utilizable do referido material 1.464\$58

Soma 920.613\$44

a credito:

Recebido da The Lisbon Coal & Oil Fuel C.º Ltd., em 6 de Outubro de 1921, como sinal pela venda de 3.000m² de terrenos conquistados ao Tejo (talhão n.º 40), em Belem, a 200\$000 cada m², em conformidade com a escriptura da referida data, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho 60.000\$00

Idem, da mesma, em 14 de Dezembro de 1921, como aumento da primeira entrega, em virtude da prorrogação do prazo para a liquidação definitiva, conforme resolução da Comissão Executiva de 13 do mesmo mes 20.000\$00 80.000\$00 840.613\$44

Saldo devedor da conta "Estabelecimento" em 31 de Dezembro de 1921 66.020.226\$92

Material circulante

O inventario do Material circulante era representado em 31 de Dezembro de 1920 por 8.308.193\$60 Em 1921 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com a aquisição e diversas modificações no material circulante 1.922.584\$52

a credito:

Baixa no inventario do material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou, liquidado:

Pelo estabelecimento 1.464\$58

Por abastecimentos (materiais apropriaveis) 707\$00 2.171\$58

Baixa no inventario do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou, liquidado pela despesa da Conservação 2.537\$57 4.709\$15 1.917.875\$37

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1921 10.226.068\$97

Mobilias, Utensilios e Ferramentas

O inventario de Mobilia, Utensilios a Ferramentas, era representado em 31 de Dezembro de 1920, por 1.482.168\$02

Em 1921 teve o seguinte movimento:

a debito:

Acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas diversas 208.321\$23

a credito:

Baixa no inventario, por inutilização de diferentes artigos 2.907\$69 205.413\$54

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1921 1.687.581\$56

Subsídio Necessario da Exploração ao Estabelecimento

O saldo crêdor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1921 era de 12.492.125\$78

Em 1921 foi aumentado da importancia das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos complementares e Outros 919.148\$86

Material Circulante 1.922.584\$52

Mobilias, Utensilios e Ferramentas 208.321\$23 3.050.654\$61

o que o elevou em 31 de Dezembro de 1921 a 15.542.180\$49

Obrigações

Em 31 de Dezembro de 1920 o saldo credor d'esta conta era de 89.417.070\$00

Em 1921 teve o seguinte movimento:

a debito:

Importancia de 50 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau (do valor nominal de 90 escudos cada) adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo e retiradas da circulação 4.500\$00

Idem de 400 ditas de 2.º grau (do valor nominal de 90\$00 cada), adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo e retiradas da circulação 36.000\$00 40.500\$00

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1921 89.376.570\$00

Diferença Entre o Valor Nominal e o de Emissão de obrigações.

Em 31 de Dezembro de 1920 o saldo devedor desta conta era de 31:871.668\$57

Em 1921 teve o seguinte movimento :

a debito :

Valor nominal (90\$00 cada) de 50 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau 4 500\$00

Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). 5.296\$90 796\$90

a credito :

Valor nominal (90\$00 cada) de 400 obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau 36 000\$00

Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). 12.175\$35 23 824\$65 23.027\$75

Saido devedor em 31 de Dezembro de 1921. 31.848.640\$82

Reservas (Sua aplicação)**Extraordinaria :**

Obrigações desta Companhia, privilegiadas de 1.º grau de 3% 9.442 de 3% B. Baixa 44 10.210 títulos de 4% 56 Por memoria de 4 1/2% 668

Especial :*Carteira - Títulos*

7.493 Acções da Soc. de Madrid - Caceres - Portugal
1.120 Títulos de fundador da nossa Companhia
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena Existencia em 31 de 500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela)
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego
206 Acções da Companhia do Mondego

Dezembro de 1921

Por memoria

Immoveis

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras. Por memoria

Reserva metalica

Existencia em 31 de Dezembro de 1921 £ 66.666-13-4, ao par - Esc. 300 000\$00
Parte liquida, conforme o n.º 2.º do Art. 63.º dos Estatutos.

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1921 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Não teve movimento em 1921 este fundo de reserva, que está constituído como segue :

Deduções segundo alinea b) do Art. 61.º dos Estatutos 51.531\$88

Deduções segundo alinea c) do referido artigo :

Em 1899	8 440\$38,7
Em 1900	29.990\$30
Em 1901	42.474\$84,8
Em 1902	62.341\$88,4
Em 1903	56.752\$58,1
	200.000\$00
	251.531\$88

Transporte 251.531\$88

Produto de vendas :

Immoveis :

Em Lisboa - Nos exercícios anteriores 13.326\$01

Titulos :

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal. - Nos exercícios anteriores 13.075\$46 26.401\$47

Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego 28.350\$00

Juros dos depósitos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de Abril de £ 10.815-5-6, ao cambio do par 48.668\$74 103.420\$21

Soma - Escudos 354.952\$09

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 3.408-14- 4 a 4\$50	15.339\$22,4
» 655- 1-11 » 4\$52.879688	2.966\$79,6
» 608-18- 6 » 4\$57.6877	2.786\$97,5
» 268- 8-11 » 4\$65.4545	1.249\$49
» 52-13- 9 » 4\$70.05	247\$656,
» 1.290- 6-10 » 4\$70.5882	6.072\$19,5
» 1.090- 4- 3 » 4\$71.1656	5.136\$70,4
» 0- 9- 8 » 4\$85	2\$34,7
» 484-16- 1 » 4\$87.3096446	2.362\$50
» 478-13- 1 » 4\$93.573264	2.362\$50
» 59- 0- 0 » 4\$98	293\$82
» 280-10-11 » 5\$05.2631	1.417\$50
» 1.120-14- 3 » 5\$15.9286	5.670\$00
» 26- 6-10 e 5\$05.928853	133\$27,6
» 465-14- 8 » 5\$07.2655	2.362\$50
» 1.777- 8- 0 » 5\$33	9.473\$54
» 2.000- 0- 0 » 5\$40	10.74\$00
» 4.235-12- 6 » 5\$39.3253	22.843\$80,6
» 2.000- 0- 0 » 5\$41	10.80\$00
» 10.000- 0- 0 » 5\$51	55.100\$00
» 500- 0- 0 » 5\$57,5	2.787\$50
» 9.250- 0- 0 » 5\$58,5	51.661\$25
» 1- 0- 0 » 5\$59,5	5\$95,5
» 8- 0- 0 » 5\$61	44\$80
» 791-13- 4 » 5\$64.7058	4.465\$00
» 1.749- 0- 0 » 5\$64	9.951\$81
» 7.000-10- 0 » 5\$87	41.92\$93,5
» 3.232- 0- 0 » 6\$19	2.006\$ 8
» 1.500- 0- 0 » 6\$25	9.375\$00
» 1.500- 0- 0 » 6\$29	9.435\$00
» 15-10- 0 » 6\$29 4	97\$55

Somma £ 55 851- 7-10, que custaram 306.283\$34,9
A mesma quantidade de £, ao cambio do par 251.331\$25,9

Diferença de cambio 54.952\$00

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1921:
Em ouro £ 66.666-13-4 ao cambio do par 300.000\$00

(Continua)

Assembleia Geral da Companhia Portugueza

Não se tendo reunido capital suficiente para se realizar a reunião da Assembleia Geral Ordinária convocada para 30 de junho, em harmonia com o Art. 34.º dos Estatutos, foi novamente convocada a mesma para o dia 17 de julho próximo, pelas 16 horas, na sede da Companhia, estação do Rocio.

Nos termos do citado Art. dos Estatutos e do Art. 184.º do Código Commercial, esta Assembleia ordinária poderá constituir-se e deliberar validamente qualquer que seja o numero de accionistas presentes ou representados, bem como qualquer que seja o quantitativo do capital representado.

A Ordem do Dia para esta Assembleia é a mesma que tinha sido originariamente indicada para a 1.ª convocação.

A baixa de tarifas nos caminhos de ferro dos Estados Unidos

Mais de uma vez aqui nos temos ocupado da situação dos caminhos de ferro n'esse grande paiz que é os Estados Unidos da America do Norte, que em consequencia do desequilibrio mundial provocado pela grande guerra tem soffrido, e está soffrendo ainda, das mesmas enfermidades que as nações da Europa, apesar da sua enorme riqueza.

A demasiada valorização da moeda americana, dando logar á quasi completa paralização da exportação, teve como consequencia a crise da abundancia do dinheiro e da diminuição na producção das indústrias, do que resultou o encerramento de muitas fábricas, a falta de trabalho para milhares de braços, emfim a enorme carestia da vida similarmente ao que sucede nos paizes que, como Portugal, teem a sua moeda desvalorisada.

Os caminhos de ferro foram forçados a elevar bastante as suas tarifas, assumpto que, com certa por-menorização aqui tratamos em artigo especial. Agora, tendo-se manifestado uma tal ou qual melhoria na situação económica do paiz, a *Interstat Commerce Commission*, a instâncias do presidente, M. Harding, resolveu fazer uma baixa de 10 %, em todas as tarifas de transporte, a qual está anunciada para entrar em vigor a partir de hoje.

Esta medida tendente a favorecer a marcha geral dos negócios e que deve como compensação contribuir para o aumento do tráfego, traz consigo uma outra que, parecendo estar dentro da lógica, promete levantar fortes obstáculos a que possa produzir os efeitos em mira: a diminuição dos salários dos trabalhadores dos caminhos de ferro não classificados pelas empresas como empregados.

Em virtude da decisão tomada da redução dos salários d'uma somma global de 50 milhões de dollars por anno, os *leaders* de numerosos syndicatos ferro-viarios resolveram protestar. Um syndicato que conta 478.000 associados já resolveu, em principio ir para a greve, o mesmo succedendo com outro que tem mais de 400.000.

Não sabemos ainda se essa resolução se tornou ou não effectiva. A dar-se a eclosão da greve, graves perturbações se darão por certo, na vida americana que contribuirão para maior carestia da vida já hoje pouco supportável.

Reducir as tarifas mantendo-se os augmentos de salarios feitos ao abrigo das sobretaxas para esse fim creadas, parece contraproducente; mas diminuir os salarios sem uma melhoria sensivel no custo da vida, tambem não o é menos.

Os estados da Europa que teem os olhos assestados nos Estados Unidos a vêr se lhes podem seguir o exemplo no que respeita ás medidas a adoptar nos caminhos de ferro, que se não precipitem em tentar reducções de qualquer ordem que possam ter como consequencia novas gréves que se, em regra, pela sua eclosão violenta e perturbadora da sociedade se tornam antipaticas, não deixam, quasi sempre, de ter um fundo de razão a ponderar.

A fome é má conselheira, e estamos vendo que, nalguns paizes como o nosso, longe ainda da situação economica melhorar, ella se está aggravando dia a dia, não se podendo ainda prognosticar o que seja o dia de amanhã.

Oxalá que a livre America tenha conseguido tomar medidas tão sábias que, longe de causarem novas perturbações, tendam a melhorar a situação econômica, dando-nos um exemplo digno de imitação.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Junho de 1922

Os horizontes da vida nacional vão sendo cada vez mais escuros. Corresponde isso, infelizmente, às previsões que vimos fazendo desde longe Era e é absolutamente impossível deixar de crescer a desgraça de Portugal enquanto a governação estiver entregue a partidos que multiplicaram ruinosamente as despesas e que pelas situações adquiridas somente podem tender para o aumento d'ellas sem fim.

O sr. Portugal Durão vem fazendo repetidamente a declaração de que vai equilibrar o orçamento público. O sr. ministro das finanças tende apenas a apressar o afundamento do seu país.

As receitas do orçamento apresentado á Camara dos Deputados em contos : 341.500

Receitas geraes.....	241.500
Especiaes dos serviços autonomos	73.000
Total	314.500
As despesas do mesmo orçamento eram as seguintes:	
Despesas gerais.....	567.000
Especiaes dos serviços autonomos.....	90.000
Despesas de guerra.....	2.000
Total.....	659.000
Mas a isso devemos accrescentar :	
Novas subvenções prováveis.....	200.000
Agio de ouro acima dos 1000 ‰ computados no orçamento, ou mais 233 ‰ ao cambio actual	20.060
Juros da dívida ao Governo britanico.....	120.000
Total	999.000

Total..... 999 000
As despesas orçarão finalmente por um milhão de contos. Serão ainda maiores porque o agio de ouro vai subir.

Suponhamos que na discussão do orçamento se fizeram cortes na importância de 50.000 contos, como se tem dito. Ainda nesse caso tinhamos a perspectiva de uma despesa de 950.000, pelo menos.

Imaginemos que o Governo actualizava como pretende, os impostos, elevando-os a mais 400.000 contos. E' ser demasiado optimista supor-se que n'essa hypotese entrariam de facto uns 200.000 contos, durante a gerencia de 1922-23.

Assim, ainda nesse caso, a gerência apresentar-nos-hia a seguinte perspectiva:

Receitas da gerencia de 1922-23:	Contos
Orçamentadas.....	312.000
Impostos novos cobrados.....	200.000
Total.....	512.500
Despesas da mesma gerencia	950.000
Deficit da gerencia.....	437.500

E tinham calculado em 327.355 contos, sem os impostos novos, o *deficit* do ano económico de 1922-23.

Os 120.000 contos (ou £ 2.000.000) dos juros dos adiantamentos britânicos, serão naturalmente acrescentados ao capital da dívida. Ainda assim, o *deficit* prático da gerência irá a 317.500 contos.

Seria suprido com novas emissões de notas e outros recursos ao credito.

O governo pensou num emprestimo externo de £ 20.000.000. Agora, segundo se diz, já limita as suas aspirações ao de £ 8.000.000. Não o realizará, a não ser em condições absolutamente inaceitaveis. Mas se o realizar, ainda viria mais a despeza de £ 800.000, ou 48.000 contos. Ainda o agio do ouro cresceria, por ser preciso este em maior quantidade para os pagamentos externos do Thesouro, nas condições em que vemos e veríamos seguir a administração publica.

O sr. ministro das finanças acode a dizer que para cobrir as novas subvenções creará receitas especiaes. Por outras palavras, na sua ideia o paiz teria de contribuir, ao todo, talvez com mais 500.000 contos, acima da tributação já prevista no orçamento proposto. Os aumentos nas rendas do inquilinato, os do preço do pão pelo novo regime cerealifero, os que viriam no preço das mercadorias e dos serviços pelas repercussões do imposto excederiam aquela verba colossal. E o sr. Portugal Durã imagina tudo isto realizável sem desgraças oxtremas na sua infeliz patria, onde a riqueza geral veiu já para metade e a produçao para dois terços, continuando ambos a baixar.

Que horrorosa perspectiva a desta misera sociedade portugueza, com tal administração e tudo o mais que forma com ella um systema.

Cambios (Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa



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, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Algarve, Lisboa e New-York

Vapor americano **CITY OF ST. JOSEPH**
Sairá a 4 de Julho.
Agentes Pinto & Sotto Mayor, R. do Ouro, 29.



Beyrouth Jaffa Smyrna Pireu e Marselha
Vapor frances **BRAGA**
Sairá a 11 de Julho.
Agentes, Orey Antunes & C. Praça Duque da Terceira.



Bordeus

Vapor Dauzig **SADO**
Sairá a 11 de Julho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Bristol e Cardiff

Vapor **HOMEFORD**
Sairá a 12 de Julho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Cais do Sodré, 64.



Bristol, Newport e Swamer.

O Vapor **EIDER**

Sairá a 26 de Junho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Cais do Sodré, 64, 1.º.



Londres

Vapor **MAINDY TRANSPORT**
Sairá a 2 de Julho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64.



Londres

Vapor **CAMPEADOR**
Sairá a 3 de Julho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64.



Liverpool

Vapor **CID**
Sairá a 1 de Julho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64, 1.º.



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **HILDEBRAND**
Sairá a 6 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & C. Travessa do Corpo Santo, 10-2.º.



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

Vapor **SULTAN**

Sairá a 3 de Julho.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Madeira e Canárias

Vapor inglez **AGUILA**
Sairá a 7 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & C. T. Corpo Santo, 10-2.º.



Madeira e Canárias

Vapor inglez **ARDEOLA**
Sairá a 14 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & C. T. Corpo Santo, 10-2.º.



Manaus via Madeira

Vapor inglez **ALBAN**
Sairá a 6 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & C. T. do Corpo Santo, 10, 2.º.



Madeira, Teneriffe, Las Palmas, Congo Belga.
Vapor alemão **WIGBERT**
Sairá a 8 de Julho.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



New-York Philadelphia

Vapor americano **GAFEREY**
Sairá em 5 de Julho.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, R. do Ouro, 29.



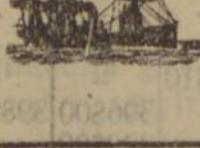
Madeira e Açores

Vapor portuguez **FUNCHAL**
Sairá a 5 de Julho.
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º.



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro.

Vapor inglez **ARLANZA**
Sairá a 7 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Gran e do Sul e outros portos do Sul

Vapor inglez **SARTHE**
Sairá a 25 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



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

Vapor inglez **CLAN MACTAVISH**
Sairá a 15 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C.



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

Vapor holandez **ZEELANDIA**
Sairá a 10 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providencia e New-York com escala por Ponta Delgada Angra e Horta

Vapor frances **ROMA**
Sairá a 19 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C. Praça Duque da Terceira, n.º 4



Para Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdão

Vapor holandez **ORANIA**
Sairá a 12 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Para Hamburgo

Vapor **SANTA FÉ**
Sairá em 24 de Julho.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Para Rio de Janeiro, Santos, Paranguba, S. Francisco, Desterro e Rio Grande de Sul

Vapor **MADEIRA**
Sairá a 10 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Para Anvers e Bremen

Vapor **ORESTO**
Sairá a 5 de Julho.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

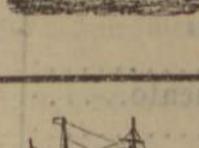


Para Bristol, Newport e Zwanzea.

Vapor **EIDER**
Sairá a 22 de Junho.
Agentes Hen y Burnay & C. Rua dos Fanqueiros, 10.



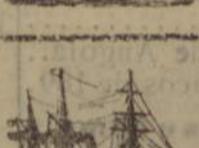
Pará, Maranhão, Ceará, Natal, Parahyba e Pernambuco.
Vapor brasileiro **MARANGUA-PE**
Sairá a 11 de Julho.
Agentes, Pinho & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.
Vapor inglez **ORIANA**
Sairá a 6 de Setembro.
Agente, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64, 1.º



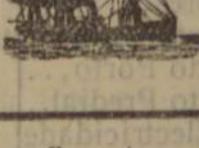
Roueu, Londres e Anvers
Vapor dauzig **TEJO**
Sairá a 7 de Julho.
Agentes, Pinto de Vasconcelos Lt. Caes do Sodré, 52.



Rotterdam e Hamburgo
Vapor **MUANZA**
Sairá a 4 de Julho.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres.
Vapor inglez **HOGARTH**
Sairá a 2 de Julho.
Agentes, Garland Laidley, Travessa Corpo Santo, 10-2.º.



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres.
Vapor inglez **DEMERA**
Sairá a 24 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.



Rotterdam e Hamburgo
Vapor alemão **WANGOM**
Sairá a 5 de Julho.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Rotterdam Hamburgo
Vapor alemão **USARAMO**
Sairá a 11 de Julho.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.
Vapor **ORTEGA**
Sairá a 19 de Julho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64 1.º



Vigo, Cherbourg e Southampton.
Vapor inglez **ANDES**
Sairá a 5 de Julho.
Agentes, James Rawes & C. Rua do Corpo Santo, 47.



Vigo e Liverpool
Vapor inglez **DESEADA**
Sairá a 15 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.





CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca e Norte de Espanha

TARIFA ESPECIAL P. H. n.º 1 — Grande velocidade

Para o transporte de passageiros e bagagens

De Porto ou Campanhã e Braga para Madrid-Príncipe Pio, Valladolid, San Sebastian, Hendaya (1), Bilbao e Barcelona ou vice-versa e de Valença a Madrid-Príncipe Pio ou vice-versa.

EM VIGOR DESDE 1 DE JUNHO DE 1922

PREÇOS

Percursos	Distâncias quilométricas	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes			Excesso de bagagens Por fração indivisível de 10 quilos compreendidas as despesas de manutenção
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Em Portugal								
Porto ou Campanhã	203	5\$49	4\$06	2\$85	2\$75	2\$03	1\$45	
Sélo e assistência	-	\$12	\$09	\$06	\$12	\$09	\$06	(2)
<i>Total...</i>		5\$61	4\$15	2\$91	2\$87	2\$12	1\$51	\$30
Braga	237	6\$40	4\$74	3\$32	3\$20	2\$37	1\$66	
Sélo e assistência	-	\$12	\$09	\$06	\$12	\$09	\$06	
<i>Total...</i>		6\$52	4\$83	3\$38	3\$32	2\$46	1\$72	\$34
Valença do Minho	313	8\$46	6\$25	4\$39	4\$23	3\$13	2\$20	
Sélo e assistência	-	\$12	\$09	\$06	\$12	\$09	\$06	
<i>Total...</i>		8\$58	6\$35	4\$45	4\$35	3\$22	2\$26	\$45
Em Espanha								
Madrid-Príncipe Pio....	406	50,75	38,10	22,85	25,40	19,05	11,45	4,88
Valladolid.....	255	31,90	23,95	14,85	15,95	12,00	7,20	3,50
San Sebastian.....	627	78,40	58,80	35,80	39,20	29,40	17,65	7,20
Via Miranda								
Bilbao	569	71,15	53,85	32,05	35,60	26,70	16,05	6,59
Via Miranda-Logroño-Manresa								
Barcelona.....	1071	133,90	100,45	60,25	66,95	50,25	30,15	10,65
Desde Barca d'Alva a Hendaya.	646	80,75	60,60	36,35	40,40	30,30	18,20	7,40
Desde Irún a Barca d'Alva...	644	80,50	60,40	36,25	40,25	30,20	18,15	7,38

(1) — No sentido de Espanha para Portugal, desde Irun.

(2) — Por cada expedição de bagagem, além da taxa correspondente ao percurso português, cobrar-se ha:

Sem excesso de peso	Á partida de Portugal:	Com excesso de peso	Á partida de Portugal:
	Registo.....		Registo.....
	Sélo		»
	Despêzas de trânsito em Frege- nêda		Despêzas de trânsito em Frege- nêda.....
	Esc. \$03		Esc. \$03
	Esc. \$07		» \$08
	Pes. 2,50		Pes. 2,50
	Á partida de Espanha:		Á partida de Espanha:
	Sélo		Sélo e assistência
	Esc. \$07		Esc. \$08

Quando a importância total a perceber para o percurso espanhol for igual ou superior a 5 pesetas cobrar-se ha mais 0,10 pesetas.

Sobre os preços correspondentes aos percursos portuguêses e espanhóis incidem, ainda, as sobretaxas em vigor nos respectivos países.

CONDIÇÕES

As das Tarifas Gerais de cada Administração combinada, nos seus respectivos percursos.

Advertência importante

Embora esta tarifa indique separadamente os preços correspondentes ao percurso de cada país, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do país em que o pagamento se efectue, o qual terá lugar ao câmbio corrente, indicado por aviso periódico afixado nas estações com intervalo nunca superior a 15 dias.

A presente anula e substitui a Tarifa P. H. n.º 6 de grande velocidade, em vigor desde 10 de Março de 1908, e seus aditamentos.

Porto, 26 de Janeiro de 1922

O Engenheiro Director

Joaquim Maria Valente

Exploração — Serviço do Tráfego

Exp. T/n. 495



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO

AO

Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.

BILHETES DE IDA E VOLTA

A partir de 1 de Julho de 1922, fica extensiva às estações e apeadeiros abaixo indicados, com reciprocidade, a venda de bilhetes de **IDA E VOLTA**, nas condições da alínea a) do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1 de Grande Velocidade.

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços			Procedência	Destino	Dias de validade	Destino		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Carapêcos (ap.)	ou vice-versa					Pála (ap.)	ou vice-versa				
	Porto	2	3\$08	2\$27	1\$61		Porto	2	3\$71	2\$74	1\$93
	Campanhã	2	2\$92	2\$16	1\$52		Campanhã	2	3\$57	2\$63	1\$86
	Famalicão	1	1\$37	1\$01	572		Régua	1	1\$91	1\$41	599
	Barcelos	1	549	536	526						
Molêdo (Minho) (ap.)	Viana	1	1\$57	1\$16	581	Mirão (ap.)	Porto	2	4\$23	3\$14	2\$20
	Porto	3	5\$26	3\$89	2\$74		Campanhã	2	4\$14	3\$06	2\$15
	Campanhã	3	5\$12	3\$78	2\$65		Régua	1	1\$23	590	563
	Viana	1	1\$17	587	562						
	Valença	1	1\$62	1\$19	585						
Ganfei (ap.)	Monção	1	2\$43	1\$80	1\$26	Gouvinhas (ap.)	Porto	3	5\$94	4\$40	3\$08
	Porto	3	6\$77	5\$01	3\$51		Campanhã	3	5\$84	4\$32	3\$03
	Campanhã	3	6\$63	4\$90	3\$44		Régua	1	580	558	542
	Viana	1	2\$69	1\$98	1\$39		Pinhão	1	574	554	538
	Monção	1	583	562	544		Tua	1	1\$37	1\$01	572
Verdejo	Porto	3	6\$77	5\$01	3\$51	Castêdo (ap.)	Porto	3	6\$92	5\$12	3\$59
	Campanhã	3	6\$63	4\$90	3\$44		Campanhã	3	6\$77	5\$01	3\$51
	Viana	1	2\$69	1\$98	1\$39		Régua	1	1\$77	1\$30	592
	Valença	1	531	522	517		Pinhão	1	565	547	535
	Monção	1	560	542	531		Tua	1	535	526	518
Frientas	Porto	3	6\$81	5\$04	3\$53	Alegria (ap.)	Porto	4	7\$49	5\$55	3\$89
	Campanhã	3	6\$66	4\$94	3\$46		Campanhã	4	7\$35	5\$44	3\$82
	Viana	1	2\$74	2\$02	1\$43		Régua	1	2\$34	1\$73	1\$23
	Valença	1	535	526	518		Pinhão	1	1\$17	587	562
	Monção	1	560	542	531		Tua	1	554	540	529
							Pocinho	1	1\$57	1\$16	581

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços			Procedência	Destino	Dias de validade	Preços		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Vila Caíz	ou vice-versa					Aveléadas (ap.)	ou vice-versa				
	Porto	2	3\$23	2\$47	1\$68		Porto	2	6\$03	4\$70	3\$14
	Campanhã	2	3\$08	2\$36	1\$61		Campanhã	2	5\$94	4\$63	3\$08
	Penafiel	1	1\$17	896	862		Régua	1	889	-8-	847
Fregim (ap.)	Livracão	1	835	-8-	818	Tâmega	Porto	3	9\$58	8\$25	4\$97
	Porto	2	3\$37	2\$61	1\$75		Campanhã	3	9\$49	8\$18	4\$92
	Campanhã	2	3\$23	2\$51	1\$68		Régua	1	4\$43	-8-	2\$31
	Penafiel	1	1\$31	1\$10	869		Vila Rial	1	3\$23	-8-	1\$68
Gatão (ap.)	Livracão	1	849	-8-	826		Vila Pouca	1	1\$80	-8-	894
	Porto	2	3\$75	3\$01	1\$95		Pedras Salgadas	1	1\$36	-8-	876
	Campanhã	2	3\$60	2\$90	1\$88		Vidago	1	869	-8-	836
	Ermezinde	2	3\$17	2\$58	1\$64	Chaves	Porto	3	9\$92	7\$69	5\$15
	Trofa	2	3\$89	3\$12	2\$02		Campanhã	3	9\$83	8\$52	5\$10
	Famalicão	2	4\$34	3\$44	2\$25		Ermezinde	3	9\$44	8\$19	4\$90
	Barcelos	2	5\$21	4\$09	2\$70		Trófa	3	10\$12	8\$01	5\$26
	Viana	3	6\$77	5\$24	3\$51		Famalicão	3	10\$55	9\$06	5\$48
	Valença	4	9\$09	6\$97	4\$72		Barcelos	4	11\$43	9\$71	5\$93
	Monção	4	9\$92	7\$58	5\$15		Viana	4	12\$95	10\$82	6\$72
	Braga	2	5\$40	4\$23	2\$94		Valença	4	15\$32	12\$59	7\$94
	Penafiel	1	1\$71	1\$50	889		Monção	4	16\$15	13\$20	8\$37
	Livracão	1	889	-8-	847		Braga	4	11\$63	9\$85	6\$03
	Régua	1	3\$23	2\$61	1\$68		Penafiel	2	7\$94	8\$01	4\$13
	Barca d'Alva	3	7\$94	6\$11	4\$13		Régua	1	4\$77	-8-	2\$49
	Vila Caíz	1	860	-8-	831		Pinhão	2	5\$94	5\$64	3\$08
	Amarante	1	831	-8-	817		Tua	2	6\$57	6\$11	3\$41
	Vila Rial	2	4\$49	3\$87	2\$31		Pocinho	3	8\$12	7\$26	4\$22
	Vila Pouca	3	5\$89	5\$30	3\$06		Barca d'Alva	3	9\$49	8\$27	4\$92
	Pedras Salgadas	3	6\$23	5\$62	3\$24		Amarante	3	7\$74	7\$13	4\$02
	Vidago	3	6\$97	6\$36	3\$62		Gatão (ap.)	3	7\$98	7\$38	4\$14
	Chaves	3	7\$98	7\$38	4\$14		Vila Rial	1	3\$57	-8-	1\$86
	Moncorvo	3	7\$20	5\$73	3\$75		Abambres	1	3\$37	-8-	1\$75
	Carviçais	3	8\$23	6\$75	4\$27		Fortunho	1	3\$08	-8-	1\$61
Tanhã (ap.)	Porto	2	5\$35	4\$02	2\$78		Samardã (ap.)	1	2\$88	-8-	1\$50
	Campanhã	2	5\$26	3\$95	2\$74		Tourencinho (ap.)	1	2\$00	-8-	1\$35
	Vila Rial	1	1\$08	-8-	856		Zimão	1	2\$43	-8-	1\$26
Povoação (ap.)	Porto	2	5\$75	4\$41	2\$99		Parada (ap.)	1	2\$29	-8-	1\$19
	Campanhã	2	5\$66	4\$34	2\$94		Vila Pouca	1	2\$15	-8-	1\$12
	Régua	1	860	-8-	831		Nuzêdo (ap.)	1	1\$95	-8-	1\$01
	Vila Rial	1	869	-8-	836		Pedras Salgadas	1	1\$80	-8-	894
Carrazedo	Porto	2	5\$89	4\$56	3\$06		Sabrôzo	1	1\$66	-8-	887
	Campanhã	2	5\$80	4\$49	3\$01		Vidago	1	1\$03	-8-	854
	Régua	1	874	-8-	838		Paranheiras (ap.)	1	883	-8-	844
	Vila Rial	1	854	-8-	829		Moure (ap.)	1	854	-8-	829

Sobre os preços acima incidem, ainda, a sobretaxa em vigor nestas linhas e os impostos de sêlo e assistência. No que não fôr contrário ao disposto no presente, vigoram as condições da Tarifa Geral e da de Despesas Acessórias.

Porto, 31 de Maio de 1922.

C. n.º 50

Serviço do Tráfego

(Expediente T n.º 580)

O Engenheiro Director,

Joaquim Maria Valente

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

1.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Aos portadores de bilhetes da Tarifa n.º 3 de G. V. (bilhetes para comboios tramways) que pretendam conduzir, no mesmo comboio em que viajem, volumes destinados a apeadeiros e que, pela sua natureza, não devam ser admitidos nas carruagens, tais como canastras, gigas ou cestos com peixe, frutas ou hortaliças, trouxas de roupas, etc., é permitido, **quando por qualquer circunstância não os possam despachar regularmente**, fazer transportar esses volumes nos furgões ou vagões de reserva dos referidos comboios tramways, nas seguintes condições:

1.º — Os volumes serão carregados nos furgões ou vagões do comboio e dali descarregados pelos passageiros, declinando a Companhia toda e qualquer responsabilidade pelas trocas ou avarias que possam ocorrer a tais volumes.

2.º — Pelo transporte de cada volume deverão ser pagas ao revisor do comboio as taxas seguintes, seja qual for o trajecto a percorrer:

	Transporte e manutenção
Nos comboios tramways entre Lisboa e Cintra	\$13
» » » » Villa Franca	\$13
» » » » Coimbra e Figueira da Foz	\$15
» » » » Aveiro e Campanhã	\$17

A estas taxas acrescem, além da sobretaxa de 300 % em vigor, as de registo, impôsto de sêlo e assistência.

Lisboa, 20 de Junho de 1922.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

5.º ADITAMENTO Á CLASSIFICAÇÃO GERAL

Pequena velocidade

A partir de 15 de Junho de 1922 a **Classificação Geral** para transporte de mercadorias, gado e veículos em pequena velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920, é aditada da rubrica a seguir indicada:

NOMENCLATURA	Tarifa geral — Classe	Capítulo	Tarifa especial n.º 1		Tabela — Número	Mínimo de peso ou quantidade a taxar ou pagando como tal	Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal	Tarifa geral e especial
			Tabела de aplicação geral	Número				
Pirites de cobre e ferro (*)...	5.º	I	45		—	—	V. C.	10 (10)

(*) Vide concessão especial — Complemento á Tarifa especial n.º 1, Capítulo I.

Lisboa, 31 de Maio de 1922.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita