

# 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

Secretario da Redacção — RICARDO AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

23.º do 35.º anno LISBOA, 1 de Dezembro de 1922 Numero 839

## SUMMARY

No mundo ferro-viario, por J. Fernando de Souza .....	265
A utilização da radio telegraphia no caminho de ferro .....	266
A ruina sem fim, por Quirino de Jesus .....	266
Conferencia internacional de horarios .....	267
O Assucar do Brazil .....	267
Parte official .....	267
Linhas portuguezas .....	269
Viagens e transportes .....	269
Carta de Paris .....	270
Nos Estados Unidos .....	270
Carris de Ferro de Lisboa .....	271
A União Internacional de Caminhos de Ferro .....	271
A instrução profissional no Sul e Sueste .....	272
Serviço de auto-omnibus em Madrid .....	273
O fabrico de automoveis nos Estados Unidos .....	273
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes .....	274
Manual do Viajante .....	274
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro .....	274
Cotações .....	275
Vapores .....	276

## No mundo ferro-viario

Graças ao actual ministro do Commercio, o sr. dr. Vasco Borges, diligenciou-se reparar o imperdoavel desleixo a que durante quasi dois annos foi votado o importantissimo assumpto do material fornecido pela Allemanha em conta de reparações. O sr. dr. Antonio da Fonseca procurára, com intelligente solicitude, aproveitar esse valioso meio de acudir á penuria dos nossos serviços publicos, especialmente dos caminhos de ferro. Desde que sahio do Governo até agora nada pratico se fez, áparte as diligencias do sr. dr. Nuno Simões ao qual a curtissima duração do seu consulado nada deixou fazer que surtisse effeito. Veiu então a nefasta gerencia do sr. Lima Basto ao qual baldadamente foi o assumpto recommendado por aquelle seu antecessor.

Publicou-se em fevereiro um decreto instituindo commissões em cada ministerio para receberem e apreciarem as requisições de material e o do commercio, o mais importante de todos sob esse ponto de vista é o unico para o qual se não nomeia commissão.

Foi preciso que o sr. dr. Vasco Borges tomasse conta da pasta para se poder tratar á pressa e á ultima hora do que ha muito se devia ter feito, podendo estar já recebido e em serviço o material que agora se requisita.

Foi nomeada uma commissão. O sr. Ministro dos estrangeiros havia declarado oficialmente ás empresas de caminhos de ferro que deviam contractar fornecimentos com casas allemãs sob condição de serem satisfeitos nos termos do accordo Bemelmans e á ultima hora declara em plena Camara que o material só podia ser fornecido ao Estado e a sinistrados!

Foi necessario publicar precipitadamente um decreto com força de lei que todos os ministros assignaram, admittindo tambem a requisitar material allemão

a empresas que gerem serviços de utilidade publica, ficando para ulterior regulamentação as condições do pagamento ao Estado.

Entendemos que este, como associado das empresas ferro-viarias que luctam com as maiores difficuldades, andaria avisadamente pondo á sua disposição o material que podesse adquirir, e que lhe ficaria pertencendo.

Que ao menos, se assim se não fizer, sejam suaves os encargos impostos.

Oxalá as negociações se não malogrem e que á ultima hora depois de celebrados accordos com varias fabricas, não venha a Allemanha recusar-se á satisfação do compromisso tomado.

A' prestação de 1922 outras se devem succeder. Preciso é que se preparem com tempo as encomendas e requisições, não vá succeder como agora que tudo teve que ser feito precipitadamente e sem conhecimento certo dos tramites a seguir.

Deixou-se d'encommendar material que podia ser pedido agora por não ter havido tempo de preparar os respectivos accordos.

Estão quasi ultimados os trabalhos officiaes de revisão das tarifas que em 1920 foram approvadas provisoriamente.

Como é sabido, o Governo encarregou d'esse trabalho uma commissão presidida pelo sr. General Justino Teixeira e composta de delegados de todas as empresas. Essa commissão confiou a uma sub-commissão de trez membros a preparação do trabalho que foi feito com a mais intelligente solicitude pelo sr. engenheiro Rueda chefe do serviço do trafego da Companhia Real, que ficou encarregado de coligir as propostas e alvitres de todas as outras empresas.

Era uma tarefa consideravel pois abrangia a minuciosa revisão da tarifa geral, da classificação de mercadorias, das tarifas e despesas accessorias e as especiaes comuns a todas as empresas.

Já em 1920 se procurara melhorar consideravelmente as tarifas tornando mais claros e methodicos os seus preceitos. A revisão agora feita tinha que abranger a modificação dos preços moderadamente augmentados, sobre os quaes teem de recair as sobretaxas.

Depois de ultimados os trabalhos pela sub-comissão e pela commissão, pronnciou-se sobre elles a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, faltando apenas a homologação do Governo para poderem entrar em vigor.

Os preços estipulados, acrescidos das sobretaxas ficaram muito abaixo das que aos tristes cambios que suportamos representariam as taxas applicadas em França e ainda mais em Hespanha. E entretanto o encarecimento da vida e dos principaes materiaes, inutiliza todos os sacrificios e deixa as empresas de Caminhos de Ferro a braços com as maiores difficuldades. Sem a melhoria dos cambios e sem o aproveitamento em futuro proximo de combustiveis nacionaes, que n'este momento é uma esperanza, não vemos como se possa voltar entre nós a uma situação toleravel em materia de caminhos de ferro.

Vae-se realizar em Valencia a costumada conferencia do trafego franco-hispano-portuguez em que tomarão parte delegados das oito companhias, incluindo a dos Wagons-lits, interessadas nos serviços Lisboa-Paris.

Das conferencias realizadas depois da guerra, no Bussaco em maio de 1921 e em Paris em novembro do mesmo anno, resultou o restabelecimento do *Sud-Express* diario precedido do rapido Lisboa-Medina em correspondencia com os rapidos 9 e 10 do Norte de Hespanha.

Teem correspondido os resultados aos sacrificios?



Não, sem que por isso haja que se renunciar a um serviço que constitue um factor capital da importancia que queremos attribuir ao porto de Lisboa em relação aos serviços transatlânticos.

Está dito e mil vezes repetido que Lisboa como porto postal e escala da navegação transatlântica deve usufruir as vantagens da sua posição privilegiada.

Para isso conjugaram-se esforços de diversos valores e empreenderam-se as obras do porto que ha que completar.

Foi principalmente no periodo de 1906 a 1910 que mais se trabalhou com esse objectivo, tendo a *Propaganda de Portugal* empenhado os seus melhores esforços para promover o incremento do turismo.

Era da Argentina, do Uruguay e do Brazil que se esperava a maior concorrência de passageiros de transito.

Seria preciso ter: 1.º, um comboio de luxo diario, que era o *Sud-Express*, reduzindo-se ao minimo a duração da viagem; 2.º, conjugar o seu horario com as chegadas e partidas de vapores para evitar demoras aos passageiros que quizessem seguir desde logo; 3.º, organizar comboios rapidos entre Lisboa e Paris para os viajantes de 1.ª e 2.ª classes que não quizessem tomar o comboio de luxo; 4.º, ter os serviços radio-telegraficos organizados de modo que facil fossem as comunicações da navegação e dos portos americanos com Lisboa; 5.º, crear em Lisboa hotéis adequados ao serviço de turismo e melhorar os existentes; 6.º, cuidar das estradas de modo que fosse facil e comoda a visita de logares pitorescos e dos nossos monumentos mais notaveis; 7.º, obter a atracação dos paquetes aos caes e, para isso, dar-lhes a maxima facilidade; 8.º, melhorar os serviços de policia e higiene publica.

Esse programa teve um começo de realização. Quem se não lembra das caravanas de viajantes que a *Booth Line* trazia a Lisboa quasi semanalmente, e que iam visitar Cascaes, Cintra, Alcobaca, Batalha e Thomar?

Vieram perturbar o movimento iniciado as convulsões politicas e pouco mais se fez desde 1910.

Em 1919 o sobresalto causado pelo plano de comunicações directas Paris-Algéciras-Dakar deu lugar a uma providencia ácerca das obras complementares do porto de Lisboa, até hoje não realizadas e que uma infeliz e ignara iniciativa ameaça de afastar do plano consagrado pelo estudo dos competentes.

J. Fernando de Sousa

### A utilização da radiotelegrafia no caminho de ferro

Os engenheiros dos caminhos de ferro do Estado francez estão estudando o emprego da radiotelegrafia como meio de protecção contra os accidentes ferroviarios. Está reconhecido que os semáphoros, os discos de cor e os faroes não bastam, porque os maquinistas, veem sempre os mesmos, ou porque se lhes interpõe o fumo que sae da locomotiva, ou porque lhes passa despercebido.

Os diversos processos adoptados até hoje não satisfazem cabalmente; parece, porem, que um aparelho construido recentemente pelos referidos engenheiros francezes satisfaz a todas as exigencias. Consiste numa pequena estação radiotelegrafica ligada a um signal avançado e que pode emitir ondas hertzianas só quando o signal está fechado. Quando uma locomotiva provida de uma antena e de uma pequena estação receptora passa pelo disco de signaes, a antena recolhe as ondas emitidas ao mesmo tempo que a estação receptora impressionada põe em movimento um signal e faz soar um apito. Por esta forma é inevitavelmente despertada a atenção do maquinista, se por acaso vae distrahido.

## A ruina sem fim

Depois de outro longo intervalo na publicação dos balancetes *semanaes* do Banco de Portugal, recomeçou o aparecimento dellas no *Diario do Governo*. Mas, ao escrevermos estas linhas, ainda só alcançamos até 6 de setembro.

A circulação fiduciaria chegara a 736900 contos em 31 de dezembro de 1921. Em 6 de setembro ultimo subira a 884.997 contos, ou mais 148.097 contos em pouco mais de oito mezes. Hoje deve ser superior a 900.000 contos, pela marcha seguida. O salto em 1922 pode muito bem vir a ser de 200.000 contos.

Os debitos do Tesouro ao Banco de Portugal, no fim de 1921, comprehendidos os descontos particulares de bilhetes, estavam em 662.800 contos. Mas já chegavam a 766.670 contos em 6 de setembro, tendo assim um crescimento de 104.000 contos entre uma e outra data. Devem hoje estar em 800.000 contos, ou em mais ainda.

Com o sisthema de governação que vem detraz, assim era inevitavel, e assim continuaremos. A circulação marcharia depressa para 1.000.000 contos e a divida do Estado ao Banco para 900.000, talvez antes de se chegar ao fim do corrente anno economico.

Pouco importaria que a nova tributação produzisse algumas centenas de milhares de contos por anno, se fosse possivel nos actuaes circumstancias. As despesas de agios e de subvenções, alem de muitas outras, absorveriam quantias superiores ás produzidas pelos agravamentos de impostos.

O recurso ao Banco de Portugal seria sempre necessario, e cada vez com maior intensidade. Mais ainda, no actual sisthema da vida nacional só pelo abuso ilimitado da circulação fiduciaria o Estado poderá habilitar com dinheiro uma grande multidão de contribuintes para lhe pagarem os impostos. De outro modo estes não podem ser rendosos.

As notas que o Tesouro vai buscar ao Banco para as despesas ruinosas dos ministerios são logo absorvidas pelo commercio, pela industria, pela agricultura, e por muitos outros elementos sociaes. E' com isso em grande parte que são pagas as contribuições, que ha simulacros de progressos fabris e outros e que se faz uma nova riqueza, aliás tambem crescida pela exploração daqueles que não podem defender-se em preços e rendas.

A mais singela reflexão sobre tudo isto deixa o espirito no assombro. E' realmente singular que os homens queiram de facto um regime financeiro e economico tão absurdo!

Mas a natureza ofendida vae-se vingando por si mesmo. Com toda esta vida nacional contraria a ella, precipita-se a nossa derrocada cambial, afunda-se o nosso credito externo, a carestia toma proporções atrozes, a desorganização social avança gravemente e a população perde physica e moralmente, uma grande parte do seu valor.

E' principalmente d'esta desorganização economica e financeira que vem o incremento do espirito revolucionario e que resu'tam as repetidas perturbações da ordem. As mesmas causas fundamentaes, aggravando-se com a successão dos effeitos variados, conduziriam fatalmente ás maiores convulsões sociaes, á perda da nossa independencia administrativa e por fim, a maiores desastres da soberania nacional, se tudo podesse continuar como até agora na vida publica e particular.

Os annos que teem decorrido, especialmente desde a celebração do armistício, teem com os seus males crescentes uma eloquencia terrivel, quando o espirito



meditativo olha para traz. Já ninguém deixa de tirar d'ahi conclusões formidaveis sobre o futuro proximo, quando se figura a hypotese de tudo continuar nos mesmos desvios.

Mas então é absolutamente necessario que se reaja, sem mais revoluções, mas com toda a energia, contra a caminhada em que vamos no abysmo. O esforço tem de ser geral, grande e heroico.

E' inteiramente impossivel a reacção efectiva sem se começar pelo corte largo e profundo nas despesas do Estado e das corporações administrativas abrindo-se campos de acção util para todos os funcionarios separados do serviço, que precisam d'isso para viver. Somente fazendo-se esta operação e sendo ella bem aceite pelos interessados como unica maneira de fugirem dos males extremos para onde irão pelo *deficit*, fallencia e ruina do Estado, poderá renascer a confiança, voltar o credito, fazer-se a reforma geral das finanças e da economia, fomentar-se a produção e a riqueza, realizar-se especialmente a grande transformação agricola e agraria de que depende essencialmente a salvação nacional.

Não ha meio termo possivel. Ou se vae para esse esforço extraordinario e decisivo, com espirito de sacrificio, de solidariedade e de previdencia, ou continuaremos com os expedientes ruinosos a marchar cada vez mais depressa para as ultimas catastrophes, quer haja quer não haja revoluções como as precedentes, antes de virem as grandes convulsões finais.

Os partidos, por melhor que seja a vontade de muitos dos seus homens, não podem fazer essa governação necessaria. Todas as suas tentativas teem fallido, porque as situações e as engrenagens existentes impedem a reforma e o verdadeiro fomento.

A experiencia está feita. Resta adoptar sem demora, fora d'elles como ultimo recurso, um governo competente e forte de caracter nacional.

*Quirino de Jesus.*



## Conferencia internacional de horarios

Acaba de ter logar em Lucerne, a conferencia dos horarios dos caminhos de ferro, em que estiveram representadas todas as grandes companhias e administrações de toda a Europa, menos Hespanha e Portugal.

Entre outros assumptos interessantes, tratou-se da circulação durante todo o anno de carruagens directas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e vagão-leito, entre Boulogne e Iurn, por meio d'um comboio ligando em Paris, as estações do Norte e Orleans.

D'esta maneira, os passageiros de Inglaterra para a Peninsula Iberica, e vice-versa atravessarão a França sem se deter.

Pena foi que as nossas empresas ferro-viarias e as hespanholas não se tivessem feito representar pois podia dar-se-lhe continuidade, por carruagens directas de Irun a Sevilha e a Lisboa, o que não deixaria de ser muito interessante.

A proxima conferencia realiza-se no anno proximo em Nice, de 5 a 12 de novembro.



## O assucar do Brazil

No anno economico de 1920-1921 a produção do assucar nos diferentes estados do Brazil elevou-se a umas 730.000 toneladas. A exportação d'este producto desde Janeiro a Junho do corrente anno atingiu o peso de 113.569 toneladas no valor de 45.195 contos.



### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes apresentado o projecto das serventias que pretende estabelecer para comunicar o recinto para a recepção de mercadorias no apeadeiro do Rego (entre os quilometros 5,033 e 5,221) com a Rua da Beneficencia e a Azinhaga da Torrinha: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, aprovar o referido projecto, que consta do desenho 2:721 junto ao processo.

Paços do Governo da Republica, 3 de Novembro de 1922. — O Ministro, interino do Comercio e Comunicações, *Vasco Borges*.

### Caminhos de Ferro do Estado

Comissão Administrativa

#### Boletim das receitas definitivas dos Caminhos de Ferro do Estado

De 1 a 30 de abril de 1922

Direcções	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
Sul e Sueste	477 581\$80	261 947\$54	924.159\$14	1:663 688\$48
Minho e Douro....	475 841\$39	152 297\$72	637 720\$88	1:265 859\$99
Total...	953 423\$19	414 245\$26	1:561.880\$02	2:929.548\$47

De 1 de Julho de 1921 a 30 de Abril de 1922

Direcções	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
Sul e Sueste	4 180.254\$57	2 786 912\$54	7.056.634\$44	14.023.801\$55
Minho e Douro....	4 527.156\$27	1.792.982\$74	4 569.770\$80	10 989 909\$81
Total...	8 707.410\$84	4.579.895\$28	11.726.405\$24	20.013 711\$36

Lisboa, 13 de Novembro de 1922. — O Secretario da Administração, *José Barbosa Pita*.

## Ministério do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Portaria n.º 3:384

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Salamanca a Barca de Alva e a Vilar Formoso, apresentada pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, relativa ao 1.<sup>o</sup> semestre do anno de 1922, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que á mesma Companhia seja paga a quantia de 135.000\$, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 24 de Novembro de 1922. — O Ministro, interino, do Comercio e Comunicações, *Vasco Borges*.

### Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Esrauas

O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer n.º 36:681 do Conselho Superior de Obras Publicas, manda aprovar, para os efeitos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, o projecto apresentado pela Empresa das Caldas da Saude, Limitada, de uma linha ferrea de tracção electrica, entre Santo Tirso e



Vila Nova de Famalicão, assente sobre o leito da estrada districtal n.º 23, na extensão total de 10.398<sup>m</sup>,85.

Paços do Governo da Republica, 20 de Novembro de 1922. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Vasco Borges*.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, determina que, nos termos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, seja aberto pelo espaço de cinquenta dias, concurso publico para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea, de tracção electrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, entre Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão, assente sobre o leito da estrada districtal n.º 23, na extensão total de 10.398<sup>m</sup>,85.

Paços do Governo da Republica, 20 de Novembro de 1922. — O Ministro, interino, do Comercio e Comunicações, *Vasco Borges*.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

### Programa

Faz-se publico que, nos termos da portaria desta data e nas condições do presente programa, é aberto n'este Ministerio do Comercio e Comunicações concurso publico para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea, por tracção electrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias entre Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão, na extensão de 10.398<sup>m</sup>,85.

#### 1.ª

A base de licitação é fixada em 100\$ de renda anual a pagar ao Estado por cada quilometro de estrada ocupada pela linha ferrea e esta terá a extensão de 10.398<sup>m</sup>,85, segundo o projecto aprovado pelo Ministro do Comercio e Comunicações, o qual estará patente na Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, em todos os dias uteis das onze ás dezassete horas.

#### 2.ª

As propostas para este concurso serão apresentadas em carta fechada na Administração Geral das Estradas e Turismo até ás treze horas do dia 10 de Janeiro proximo futuro, procedendo se em seguida á sua abertura perante a Comissão que ha-de presidir ao concurso.

#### 3.ª

As propostas serão escritas em portuguez e nos seguintes termos:

F... obriga-se a construir e explorar a linha ferrea a que se refere a portaria e annuncios datados de... e publicados no *Diario do Governo* n.º... serie, pela renda anual de... (por extenso) por cada quilometro de estrada ocupada, e em conformidade com as condições do programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia. (Data da assignatura reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão e domicilio do proponente).

Nas propostas formuladas em paiz estrangeiro é indispensavel o reconhecimento do consul de Portugal e a legalização da assignatura deste na Secretaria de Estado dos Negocios Estrangeiros.

#### 4.ª

Para os efeitos da execução do seu contracto, o adjudicatario será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos no concurso apresentando declaração, visada e registada na legação do seu paiz, de que desistem de quaesquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer foro especial, e de que se submetem em tudo que respeita á execução do seu contracto ás presentes condições.

§ unico. Os nacionaes farão na respectiva proposta identica declaração quanto á renuncia a qualquer foro especial e á submissão ás presentes condições.

#### 5.ª

A proposta de que trata a condição 3.ª d'este programa será encerrada em um sobrescrito com a designação exterior de «Proposta», e juntamente com os documentos descriptos na condição seguinte, fechada em um envolucro lacrado, com a legenda exterior: «Linha Ferrea de Santo Tirso a Vila Nova de Famalicão».

#### 6.ª

Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certificado do proponente possuir capacidade tecnica para a execução de obras publicas, ou declaração de que se obriga a pôr á testa dos trabalhos pessoa idonea;

b) Certificado de deposito da Caixa Geral de Depositos, á ordem do Governo, da quantia de 500\$ em dinheiro, ou em titulos de divida publica fundada, pelo seu valor no mercado do dia do deposito;

c) Procuração com os poderes especiaes para o acto do concurso, se o proponente representar algum individuo companhia ou sociedade,

d) Declaração a que se refere a condição anterior.

N. B. Todos estes documentos estão sujeitos á lei do selo.

#### 7.ª

As propostas que não satisfaçam ás condições d'este programa, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou ás do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração.

#### 8.ª

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas eguaes, e que sejam as mais vantajosas, proceder-se-ha a licitação verbal sobre a renda anual por quilometro de linha, não podendo a diferença entre cada lance ser inferior a 5\$00.

#### 9.ª

Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação á proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar d'esse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceita pelo jury que presidir ao concurso. A declaração de opção deverá ser apresentada na Administração Geral das Estradas, dentro do prazo de trez dias, contado d'aquelle em que se tiver realizado o concurso.

#### 10.ª

Feita a adjudicação e antes de assignar o respectivo contracto, o concorrente preferido será intimado a reforçar, no prazo de oito dias, o deposito provisorio com a quantia precisa para perfazer a importancia do deposito definitivo, que será de 2.000\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fôr o adjudicatario, a importancia do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O deposito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou titulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depositos abonar a estes depositos, e, no segundo caso, o juro dos respectivos titulos, que será entregue ao depositante.

§ unico. Se a adjudicação fôr feita ao requerente de concessão, ser-lhe-ha levado em conta para o deposito definitivo o primitivo deposito e a parte do provisorio que, porventura, tiver feito nos termos da condição 12.ª

#### 11.ª

Logo que esteja assignado o contracto de concessão, serão restituídos os depositos provisorios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o deposito primitivamente feito, quando não fôr ele o adjudicatario.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o deposito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

#### 12.ª

Ao requerente da concessão será levada em conta para o deposito provisorio a importancia d'aquelle a que se refere a condição 3.ª do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto apresentado.

#### 13.ª

O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago nos termos da condição 10.ª, pelo adjudicatario ao requerente da concessão, é fixado em 3.750\$.

#### 14.ª

O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tão pouco a dar preferencia á de menor preço.

#### 15.ª

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionario obrigado a cumprir todas as mais condições do regulamento para concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906.

#### 16.ª

As condições e cadernos de encargos relativos a esta adjudicação podem ser consultados na Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas, em todos os dias uteis, das onze ás dezassete horas.

Administração Geral das Estradas e Turismo, 20 de Novembro de 1922. — O Administrador Geral, *Antonio C. Parreira*.





### Novo reglmen tarifario

Segundo nos informam a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro já concluiu os seus trabalhos de exame dos projectos da nova tarificação das linhas portuguezas que deve entrar em vigor no proximo anno de 1923, devendo dentro em breve ser publicado no *Diario do Governo* o correspondente decreto de aprovação.

### Festas no Porto em honra de Gago Coutinho e Sacadura Cabral

Por motivo das festas que se realisam na cidade do Porto nos dias 2 a 5 deste mez, em honra dos heroes aviadores, a Companhia Portuguesa resolveu ampliar o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta da sua tarifa especial n.º 7, vendidos nos dias 1 a 5 pelas estações de Coimbra, Coimbra B, Pampilhosa, Mealhada e Mogofores para Porto, por fórma que dão direito ao regresso até o dia 7.

### Paragem de comboios em Oyã

Desde o dia 27 do mez passado, os comboios recoveiros n.ºs 2001 e 2002 do horario em vigor que fazem serviço de passageiros das tres classes entre Entroncamento e Aveiro, passaram a ter meio minuto de paragem no apeadeiro de Oyã.

### Serviço de passageiros de 3.ª classe na linha do Douro

Desde 25 do mez findo deixaram de fazer serviço de passageiros de 3.ª classe entre as estações de Ermesinde, Régua e Tua, os comboios regulares de mercadorias n.ºs 171, 173, 174 e 176.

Os comboios regulares de mercadorias n.ºs 172 e 175 passaram, desde a mesma data, a fazer serviço de passageiros em 3.ª classe sómente entre as estações de Marco e Régua, ligando em Marco com os comboios-tramways n.ºs 134 e 133 do horario em vigor.

## VIAGENS E TRANSPORTES

### A electrificação das linhas do Midi

Foi inaugurada a primeira parte da linha electrica da Companhia do Midi, depois da resolução de electrificar toda a rede.

Foi entre Pau e Tarbes, na linha de Bayonna a Toulouse, n'uma extensão de 59 kilometros, devendo em junho proximo attingir Montrejou, ou sejam mais 53 kilometros.

Os trabalhos de electrificação na grande linha de Bordeus a Irun, vão algo adeantados, devendo, porem, no melhor dos casos, esta linha estar prompta em 1927.

### Transportes aereos de passageiros e mercadorias em Hespanha

O governo do paiz visinho, por uma Real ordem de 2 deste mez, concedeu a D. Baldomiro Vila Prades, auctorização para o estabelecimento de linhas aéreas para o transporte de passageiros e mercadorias entre Madrid e Valencia, Valencia e Palma de Mallorca, Valencia e Barcelona, Madrid e Valencia de Alcantara, podendo prolongar as duas ultimas até Genova por via Cete-Antibes e Lisboa, respectivamente, quando

se tenham feito as indispensaveis gestões diplomaticas com os outros paizes a que interessam.

Segundo a concessão feita, a linha de Madrid-Valencia terá de seguir o itinerario Madrid-Tarancon-Almodovar del Pruàs-Requena-Valencia; a de Valencia-Palma de Mallorca seguirá pela costa desde Valencia ao Cabo de Santo Antonio-Ibiza-Palma; a de Valencia-Barcelona, pela costa; e a de Madrid-Valencia de Alcantara por Madrid-Talavera de la Reina-Caceres-Valencia d'Alcantara.

O concessionario é obrigado a transportar o correio e efectuar outros serviços do Estado quando o governo o entender necessario.

Estes serviços devem estar inaugurados no prazo de um anno, findo o qual caducará a concessão se não estiverem funcionando.

Com esta já são umas quatro ou cinco concessões da mesma natureza que o governo hespanhol faz, não se tendo, comtudo, inaugurado ainda nenhuma.

### Os projectos grandiosos dos hespanhoes

Decididamente os hespanhoes estão atacados de febre dos projectos grandiosos de linhas ferreas. Já não lhes basta para se entreterem, o sonho da linha França-Algeciras-Dakar e o de Vigo-Hendaya, agora sonharam mais uma outra linha não menos grandiosa que ligaria o Cantabrico com o Mediterraneo, passando por Huesca.

Não podemos deixar de reconhecer que os nossos visinhos estão animados de um grande espirito de engrandecimento da sua patria, o que só é digno de louvor; mas tanto projecto grandioso ao mesmo tempo em gestação, não será forte de mais?

Uma vez este novo projecto em execução ficariam ligados os portos do Mediterraneo com os inglezes, fazendo-se o trajecto apenas em algumas horas.

Havemos de confessar que o plano é lindo.

### Os caminhos de ferro hespanhoes

Pelas notas, já conhecidas, das receitas das principais linhas de Hespanha nos primeiros nove mezes d'este anno, vê-se que a situação vae, de uma forma geral, melhorando sensivelmente. Na maioria d'ellas ha um importante augmento sobre as receitas em igual periodo do anno anterior como a seguir se vê:

**Norte**—A receita bruta em 30 de Setembro eleva-se a mais de Pesetas 216.706.351; um augmento de 4.146.771 sobre igual periodo de 1921.

**M. Z. A.**—Pesetas 193.636.099; um augmento de 4.923.079, para o qual contribuíram principalmente os passageiros e o trafego de grande velocidade.

**Andaluzes**—Mais 1.593.842 que em igual periodo de 1921.

**M. C. P.**—Apenas um augmento de 155.798 attribuido á linha de Oeste, devido ao acrescimo do trafego de p. v. Na linha de Caceres houve augmento no trafego de mercadorias em g. v., e p. v. mas a diminuição nos passageiros foi superior a esse augmento.

**Sul de Hespanha**—A receita eleva-se apenas a 5.230.228 pesetas, apresentando uma baixa de 155.332 sobre o anno de 1921. E' para notar que a receita d'estas linhas ha uns poucos de annos vem descendo, sem mostrar tendencias para melhor. E' a unica das grandes empresas em que se dá esse fenomeno.

**Lorca a Baza e a Aguilas**—Receita de pesetas 3.107.949, em que ha um acrescimo de 1.066.573 sobre o mesmo periodo de 1921 anno em que esta empresa foi pouco feliz.

**Medina a Salamanca**—Teve um augmento de 143.206 pesetas, attribuido em grande parte ao trafego de transito de Portugal para França.



# Carta de Paris

Salzbourg — Cidade dum pitoresmo incomparavel — Uma manifestação extranha — Munich — Impostos impossiveis — A Cervejaria das Cortes — Um baile de operetta — Os Museus de Munich — Um Inglez contemplativo.

De Vienna a Munich tem-se um comboio expresso nocturno e outro diurno. Optei por este ultimo pois como a linha atravessa uma parte do Tyrol preferi fazer a viagem de dia, não só por ser mais agradável, mas porque evitaria atravessar a fronteira de noite o que é sempre uma maçada.

A viagem foi deveras interessante. Pela variedade dos aspectos que o comboio nos desenrola, e pelo esplendido tempo que fazia.

A's cinco horas da tarde chegavamos a Salzbourg, pequena cidade fronteiriça á Baviera, e onde deviamos ter duas horas de demora; o bastante para dar uma volta pela cidade se a alfandega não fosse de morada.

A estação internacional é n'aquelle systema que deviam ser todas. Um só edificio para os serviços varios das fronteiras dos dois paizes. Desce-se do comboio, atravessa-se um corredor um homem pede os bilhetes, um outro depois vê-nos as malas, que em seguida passa ao guarda allemão, que novamente inquire do que levamos, e no final da sala, dois empregados, de carimbo em punho, um austriaco outro bavaro, veem-nos os passaportes. Um quarto d'hora, eis-nos no outro lado da estação onde um outro comboio nos espera para nos levar a Munich, alias duas horas depois.

Depositam-se as malas e vamos ver a cidade.

Salzbourg, pelo seu pitoresco e pela sua esplendida situação é uma das cidades estivais mais frequentadas da Austria.

Atravessada n'uma larga curva pelo Salzach as suas avenidas á beira do rio formam deliciosos passeios, bem assombreados e bem cuidados.

O seu aspecto interior, apesar da influencia italiana, nas construcções, lembra uma pequena cidade hespanhola da Andaluzia. Ali, como em Vienna, ha excelente agua, pois varias fontes, algumas d'um alto valor artistico, jorram agua deliciosamente fresca.

Como todas as boas cidades do Norte, tem Salzbourg a sua bela cathedral, e em que o architecto italiano Scamozzi fez caprichosos contornos, sem alias, lhe imprimir grandiosidade.

Em frente á cathedral, uma figura da Virgem digna de mensão.

Adiante á praça do Cathedral, a Abadia de S. Pedro, velha igreja romana do Seculo XII, restaurada em 1700, com um bello portal do Seculo XIII.

Mas a melhor atracção de Salzbourg é sem duvida a beleza que lhe dá o conjuncto do seu rio, das suas avenidas, e das varias igrejas erguendo ao Ceu as suas torres esguias.

A's sete horas seguimos para Munich.

A' partida tivemos uma sensação tão extranha como agradável. Alguem da terra partia. Na plataforma um grupo de mais de cem pessoas a dizer-lhe adeus; mas no momento da abalada toda aquella gente, em vez de soltar vivas, ou fazer as ruidosas manifestações da despedida dos paizes meridionaes, tirou os seus chapéus, e, á uma, cantou uma especie de himno sacro, tão delicadamente significativo que todos nós nos sentimos arrebatados. O comboio rolou, e os manifestantes, cantando mais baixo, mais docemente, lá ficaram na estação, enquanto o homenageado, da janela da carga, um velho homem, typo de dirigente d'algu

fabrica, sorria n'um agradecimento e de chapéu esquecido na mão.

A noite tombou, e passamos ao restaurante, onde nos serviram um magnifico jantar, de sopa, pato com ameixas, queijo, doce e maçãs, por 250 marcos, uma coisa como 3 francos e 25 centimos.

A's nove estavamos em Munich, onde nos alojamos n'um excelente hotel, pagando 250 marcos por dia e mais 45 por cento de imposto á cidade.

A Baviera, ao contrario dos outros estados allemães, não quer turismo, e por isso sobrecarrega os viajantes com taxas e sobretaxas que é da gente fugir.

No entanto ha uma maneira de escapar a parte d'elles, é demorando apenas 24 horas uteis na cidade. Foi o que fizemos. Como exigiram mil marcos por dia, resolvemos abreviar a demora em Munich, limitando esta a duas noites e um dia.

Não perdemos porem o nosso tempo, porque logo na noite da chegada tivemos um delicioso serão, na Cervejaria da Corte (Hofbraeuhaus) muito divertido e cheio de pittoresco.

Sala enorme com pinturas garridas nos tectos, e fartamente iluminada, onde uma boa centena de dançantes, gentes do povo com os seus trajes bizarros, se divertiam ao som d'uma orchestra regional.

A' roda da sala mesas, magotes de gente, diante de altas canecas de cerveja, assistiam á grande folia, como espectadores d'uma operetta de grande espectáculo.

E durante duas horas em que ali estive, aquelas danças, e aqueles trajes femininos cheios de ramagens, trouxeram-me á mente, n'um rodopiar de antigas lembranças, todas as operas comicas da minha infancia, e que eu supunha que só podiam existir á porta duma, egreja do Tyrol ou nas montanhas da Italia.

Uma diferença apenas havia: é que no theatro não ha mais que uma mesa com banco de pinho á porta da locanda do sitio, e meia duzia de pares a dançar, e ali tudo era aos centos.

O dia seguinte gastei-o nas egrejas, nos Muzeus, principalmente no Maximilien, onde verdadeiras obras primas de pinturas modernas me retiveram horas esquecidas.

Citarei um quadro soberbo *O Pecado original* logo á entrada, a *Coroação de Carlos Magno* de Kaulbach, e sobre tudo uma magnifica tela de Conrades, a *Tomada de Carthage* em que se Asdrubal vencido, de mãos amarradas, vê sua mulher atirar-se com os dois filhos n'um abysmo. As mulheres do povo, julgando-se perdidas, offerecem os filhos, pobres seres tenros, ao deus Moloch para que os salve.

Este quadro impressionou tanto, n'essa tarde, um inglez, quêdo a contempla-lo, que o porteiro, vendo-o immovel, foi sacudi-lo, suppondo que tivesse morrido!

Guerra Maio.



## Nos Estados Unidos

O Conselho do Trabalho dos Caminhos de Ferro americanos auctorizou recentemente as companhias a augmentarem os salarios dos seus operarios em dois centavos por hora. Este augmento representa para as companhias uma despesa suplementar de 22.150.000 dolars por anno. Dezeses companhias já firmaram os respectivos accordos com as novas organizações operarias, segundo os quaes esses organismos se comprometem a não declarar mais grêves. Por sua parte as empresas obrigam-se a conformar-se com as decisões do Conselho de Trabalho.



# Carris de Ferro de Lisboa

Não ha que ver; cada seis mezes temos um novo augmento de tarifas, até que todo o dinheiro que circula no bolso dos transeuntes passe para o bolso dos cobradores e d'ahi para os cofres da companhia.

Para os primitivos augmentos, logo que aos caminhos de ferro foi permittida, exiguamente, a primeira sobretaxa, de 100 por cento, ella chorava-se "que não era menos que as outras linhas ferreas" que queria a mesma coisa que a estas tinha sido permittido.

Agora, que já em muito ultrapassou as elevações de preço das linhas do Estado e das companhias, cujos encargos subiram em muito maior proporção do que os da *Carris*, já não invoca o exemplo alheio; arranja as coisas d'outro modo, promovendo a nomeação d'uma commissão arbitral á qual apresenta as suas contas, convenientemente *acondimentadas*, de forma a mostrarem sempre um volumoso prejuizo.

E a commissão arbitral condoe-se de tão triste situação, concorda com tudo, agradece o passe que, já se vê, a companhia se apressa em offerecer-lhe, e dá parecer de que «sim senhor, ella tem toda a razão, coitada; é até uma obra de justiça tirar aos bolsos do publico mais uns 20.000 contos por anno, para que, n'uma cidade em que todos vivem em dificuldades financeiras, ella, ao menos, viva desafogadamente».

E o parecer é logo publicado; e nem se transmite, como era o caminho, á Camara Municipal, para que ella, em presença do facto, officie á companhia autorizando-a a alterar—e tão consideravelmente—as suas tarifas, base importante do contracto.

Não senhor, que isso demoraria e a companhia tem pressa, e manda. Salta-se por cima de tudo e de todos, ou deixa-se que ella salte, e sem mais que um aviso publicado em quatro linhas nos jornaes, *dois dias antes* (!) as tarifas são alteradas, e o publico tem que vasar as algibeiras para pagar por duas unicas zonas o mesmo que pagava antigamente por uma corrida de trem, isto é *apenas* nove vezes mais do que pagava por um bilhete do mesmo percurso.

Isto sem fallar no *bluf* das zonas, em que a companhia, alterando-as a seu belprazer, conseguiu um outro augmento de preço das passagens.

Seria, ao menos, de esperar que, em face de tão grandes encargos que as novas tabellas impõem ao publico, a companhia fizesse umas pequenas concessões, já alargando zonas, já obrigando-se a pôr mais carros, já mesmo, fixando uns preços mais reduzidos, até ás 10 horas da manhã e das 5 ás 7 da tarde, por exemplo, para vinda dos extremos ao centro da cidade e regresso á casa.

Mas qual! a companhia tem por lemma o «venha a nós» e lá tem, desde velhos tempos, o seu processo de conseguir que ella só receba e nada dê.

E as *fatias* que ella apanha não se limitam a pequenas concessões; são todas de "encher o papo" como o povo diz.

Haja vista agora a obra do Rocio, em que ella conseguiu a total renovação de todas as linhas, estendendo-as por toda a praça, tomando a travessa e a rua de Santo Antão como melhor lhe pareceu, *tudo á custa dos cofres municipaes*, isto é, *á nossa custa*, e ainda brindou o publico encolhendo o extremo da zona que findava na rua Augusta, para o meio do Rocio.

Para se ver que enorme encargo representa para o publico a nova tabella de preços, pomos estes em frente do que eram pelo contracto e do que são *ate hoje*, 30, e mostrando a proporção por cento que o

augmento representa a uma e outra tabella. Preços em centavos:

	Tabella antiga	Tabella actual	Novos preços	Da antiga	A mais 000	Da actual	000
1 zona...	3	15	25	22	700	10	66
2 " ...	4	25	40	36	900	15	60
3 " ...	5	30	50	45	900	20	66
4 " ...	6	35	60	54	900	25	77
5 " ...	7	40	70	63	900	30	75

Vê-se assim que o augmento em relação com as antigas tarifas é, em geral, de 900 % (quando os caminhos de ferro teem apenas 500 %) e em relação aos preços actuaes oscila entre 60 e 77 %.

Ora a companhia vende, em média, *90 a 100 milhões de bilhetes por anno*; se, tambem em média, recebe por cada um mais 20 centavos (como se deduz da tabella supra) segue-se que cobrará do publico mais 18 a 20 milhões de escudos.

Apenas *18.000.000\$00 a 20.000.000\$00* a mais, que o publico citadino terá que pagar por anno, á ambiciosa companhia!

Deste accrescimo de receita offerece a companhia ao seu pessoal que reclama augmento de salario, 40 % dos salarios actuaes, com o que aquelle não se conforma, devendo reunir na proxima 2.<sup>a</sup> feira 4 de dezembro.

Este augmento, se nos regulamos por uma publicação que a Camara fez no anno passado, sendo o importe dos salarios computado em 7.000 contos, representaria 2.800 contos; ficam-lhe livres á companhia 15.200 a uns 17 000 contos.

Cremos bem que largamente lhe chegará para viver vida desafogada e ainda para transigir um pouco com o pessoal, evitando uma nova grêve e novo agravamento de tarifas que o publico já não supportará; estamos certos.



## A União Internacional de Caminhos de Ferro

Os organismos da U. I. F. cuja primeira reunião teve lugar como dissemos, nos dias 17 a 21 do mez de outubro ultimo ficaram assim constituídos:

**Comité de Gerencia:** *Presidencia*, França; *Vice-presidencia*, Allemanha, Gran Bretanha, Italia *Outros nove membros* — Austria (representando o grupo de Austria, Bulgaria, caminhos de ferro orientaes), Belgica, França, Hollanda, Polonia (representando o grupo Estonia-Letonia e Polonia), Romenia (grupo Romenio e Yugoslavia), Suecia (grupo Dinamarca, Noruega e Suecia), Suiça e Tchecoslovaquia.

**Commissões** — I. *Trafego de passageiros*. Allemanha, Belgica, Espanha, Estonia, França, Gran Bretanha, Italia, Polonia, Portugal, Suecia e Yugoslavia. — II. *Trafego de mercadorias* — Allemanha, Belgica, Dinamarca, França, Gran Bretanha, Hollanda, Hungria, Italia, Lituania, Romenia, Suiça e Tchecoslovaquia. — III — *Descontos e Cambios* — Allemanha, Austria, Belgica, França, Gran Bretanha, Hollanda, Italia, Letonia, Noruega e Romenia. — IV. *Troca de Material circulante*. — Allemanha, Belgica, Bulgaria, França, Grecia, Hungria, Italia, Romenia, Suecia, Suiça, e Tchecoslovaquia.

A China e o Japão não foram por enquanto comprehendidos nas commissões, porque aguardam a reabertura do transito pelo transiberiano.

A Presidencia do Comité de Gerencia foi confiada ao Director da Companhia de Paris a Orleans, Mr. Mange.

Os caminhos de ferro portuguezes acham-se representados na U. I. F. pela Companhia Portuguesa e pela da Beira Alta.



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalização, Movimento e Trafego)

## INSTRUÇÃO E N.º 4 (1)

### Instrução profissional

#### 1.ª PARTE

### Programmas dos concursos

#### Exploração

(Continuação do n.º 836)

g) Liquidação dos reembolsos por taxa excessiva. Liquidação do serviço combinado. Arrecadação de receitas. Devedores ao Tráfego. Contas de impostos;

h) Organização, contabilidade e administração do pessoal das fabricas de bilhetes e imprensas dos Caminhos de Ferro do Estado;

i) Estatísticas; sua organização e objecto. Estatísticas analíticas e graficas.

#### Para inspector de fiscalização

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, Código Commercial. Instrucções, regras, disposições geraes e permanentes, contractos respeitantes ao Serviço de Fiscalização e Estatística;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Funções do Serviço de Fiscalização e Estatística, papel e funções dos respectivos inspectores. Secções e sua organização. Rede dos caminhos de ferro nacionais;

c) Contabilidade das estações; theoria da sua montagem, explicação e fim das operações usadas e sua pratica corrente;

d) Cobrança de receitas e sua fiscalização; analyse dos modelos usados. Revisão. Bilhetes;

e) Inspeções ás estações: balanços, verificações, balanços de improviso, entregas, serviço de bilheteiras, etc. Armazenagens, retenção de vagões;

f) Tarifas: sua classificação, analyse e applicação;

g) Educação profissional dos agentes. Instrução pratica. Escolha dos agentes e sua especialização;

h) Serviço nas estações communs e em relação ás remessas de serviço combinado;

i) Reclamações e demais relações com o publico. Reexpedições. Mudanças de consignação;

#### Para bilheteiro de 2.ª classe

a) Operações de numeros inteiros, decimaes, quebrados e complexos;

b) Taxas de bilhetes em serviço interno e combinado, escripturação da bilheteira, diaria, mensal e semestral;

c) Typos de bilhetes em uso; concessões especiaes; disposições do horario e tarifarias sobre o serviço de passageiros;

d) Organização e disposição material das bilheteiras e methodo do seu serviço;

e) Regulamento do serviço nas estações na parte que interessa ás bilheteiras. Bilheteiras provisórias;

f) Regulamentos da concessão de passes e bonus e da Caixa de Reformas e Pensões na parte que interessa.

#### Para encarregado de contabilidade de estações de 2.ª classe

a) Operações de numeros inteiros, decimaes, quebrados e complexos;

b) Taxas de bilhetes em serviço interno e combinado, escripturação da bilheteira, diaria, mensal e semestral;

c) Typos de bilhetes em uso; concessões especiaes; disposições do horario e tarifarias sobre o serviço de passageiros;

d) Organização e disposição material das bilheteiras e methodo do seu serviço;

e) Regulamento do serviço das estações na parte que interessa ás bilheteiras. Bilheteiras provisórias;

f) Regulamentos da concessão de passes e bonus e da Caixa de Reformas e Pensões na parte que interessa;

#### Para fiel da fabrica de bilhetes

a) Leitura e redacção simples;

b) Operações sobre numeros inteiros e decimaes;

c) Conta-corrente simples;

d) Idea geral sobre tarifas de passageiros;

e) Bilhetes, suas especies e qualidades;

f) Conhecimento da rede ferro-viaria do paiz e em especial do Sul e Sueste.

#### Serviço de movimento e reclamações

##### Para Chefe do Serviço de Movimento e Reclamações

a) Critica e discussão das leis e regulamentos de policia e exploração, dos regulamentos internos, do Código Commercial, das disposições geraes e dos contractos permanentes que regem a exploração na parte *Movimento*;

b) O papel do Serviço de Movimento e Reclamações na actual *Organização*, quer considerado independentemente, quer como parte integrante da Divisão de Exploração;

c) *Os accidentes em caminhos de ferro, designadamente aquelles que são mais frequentes no Sul e Sueste*: Estudo das suas causas e das suas consequencias. Meios de prevenir os accidentes ou de limitar os seus effeitos: a sinalização, as installações mechanicas de segurança, os regulamentos, a vigilancia superior, a educação profissional dos agentes e os effeitos da investigação immediata e das sancções;

d) *A circulação dos trens e a sua segurança, em via unica e em dupla via*: A marcha em contra-via. Sinalização e protecção dos trens: Sinetas electricas. Avances. Piloto. Bastão-piloto. Bastão-piloto electrico. *Navette*. *Block System*. *Staff system*. Comparação dos grandes systems de circulação dos trens: continental, inglez e americano. Applicação ao Sul e Sueste;

e) *As estações sob o ponto de vista tecnico*: de trasbordo, de triagem, terminos e maritimas; distribuição dos signaes, das linhas e dos caes; postos de agulhas, encravamentos, etc. Transversaes. Disposições das basculas, placas, *charriot*, etc. Cocheiras. Installações telegraphicas e telephonicas. Gerencia da parte tecnica. *As estações sob o ponto de vista commercial*: Edifícios de passageiros, seu melhor aproveitamento quando deficientes; postos de despacho, armazens e telheiros. Apparelhos de manutenção. Anuncios e letreiros indicadores. Policia e asseio das dependencias. A proficiencia, a urbanidade e a uniformização do pessoal. Iluminação. Embellezamento das



estações. Os buffetes e bibliothecas de gare. Fiscalização do pessoal superior. Gerencia da parte commercial. Applicaçao ao Sul e Sueste;

f) *Distribuição e utilização do material*: Typos de distribuição de material; sua discussão e applicação ao Sul e Sueste. Recursos para o aproveitamento máximo do material de carga e de passageiros dada a sua escassez. Typos de vehiculos mais adequados. Administração technica do material na presente crise;

g) *Serviços especiaes de passageiros e mercadorias*: Sua oportunidade, propaganda e organização. Exploração de centraes urbanas, camionagens e carreiras de acesso ou de ligação entre estações;

h) *Estudo da região do Sul e Sueste sob o ponto de vista demographico e industrial*: As correntes e relações reciprocas, no que respeita aos passageiros e mercadorias. Dependencias economicas, administrativas e de turismo a ter em vista na confecção dos horarios. As necessidades locais, as necessidades geraes e as conveniencias e dificuldades da exploração na parte do *Movimento*. O desenvolvimento industrial (principalmente mineiro), agricola e de turismo, das regiões servidas. Meio de excitar este desenvolvimento e de lhe fazer face. Esboço geral e justificação do horario de passageiros e do de mercadorias que conviriam ao estado actual da região, e d'aquelles que permitem as dificuldades actuaes;

i) *Contas e despesas da exploração na parte respeitante ao Movimento*: Critica e bases da sua administração, tendo em vista reduzir o custo elevadissimo da exploração. Empreitadas, trabalhos supplementares. Troca de material. Premios de maior producção, etc.;

j) *O serviço fluvial no Sul e Sueste*: As deficiencias dos transportes fluviaes actuaes, quer no que respeita a passageiros, quer a mercadorias. Sua remodelação. Máximo aproveitamento nas condições actuaes. Embarques e desembarques de passageiros. As estações fluviaes actuaes e futuras;

l) *Gerencia commercial*: Tarifas, typos de cobrança e sua variação; economias na administração do pequeno material;

m) *Pessoal*: Instrucção e educação profissional. Habitações e dormitorios. Escolas de praticantes e de telegraphistas. Cursos de preparação, commissões de estudo e conferencias para o pessoal superior. Formação do espirito de classe e do brio profissional. Escolha e especialização do pessoal segundo a sua vocação. Sancções;

n) *Comunicações electricas*: Plano de rede de ligações em harmonia com a distribuição do pessoal superior, as relações e necessidades do serviço. Sinalização electrica. Inspeção e officinas telegraphicas. Organização e fiscalização do serviço telegraphico e telephonico. Acção dos agentes superiores;

o) *Reclamações e indemnizações*: Prevenção das irregularidades. Annullação ou diminuição dos prejuizos resultantes. Fiscalização permanente dos órgãos superiores. Investigação. Formação resumida dos processos. Fiscalização sanitaria. Depósitos de sobranes. Entendimentos e transacção com o publico.

#### Para sub-chefe do Serviço de Movimento e Reclamações

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, Codigo Commercial, disposições geraes e contractos permanentes que interessam ao Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Funcções do Serviço de Movimento e Reclamações e papel que cabe aos respectivos sub-chefes. Circunscrições, secções, zonas, cantões e districtos sob o

ponto de vista do Serviço de Movimento e Reclamações. Organização na linha e no Serviço Central;

c) *Horarios e serviços especiaes*: Theoria e pratica do uso do graphico. Esboço e justificação de horarios e horarios definitivos. Rotações de pessoal e material. Escalas, reservas, composições. Marchas dos serviços especiaes e sua organização completa;

d) *Distribuição do material*: Systemas de distribuição e sua applicação ao Sul e Sueste. Organização d'este serviço e dos cantões. Regras geraes e especiaes da distribuição. Fiscalização do Serviço Central;

*Serviços externos*: Transmissões. Estações comuns. Troca de material. Camionagens. Centraes de despacho. Contractos que intercssam em especial a sua analyse;

(Continua).

## Serviço de Autoomnibus em Madrid

Foi recentemente inaugurado em Madrid um serviço de transporte de passageiros em autoomnibus.

Os carros tem magnifico aspecto e comportam quarenta passageiros cada um.

Apezar do serviço dos electricos, e do metropolitano os autobuses estão tendo uma grande frequencia, o que prova que ha gente que chega para tudo e que, portanto, o novo serviço não é demais.

Lisboa que está já luctando com falta de transportes, pois que o numero de carros electricos em circulação é insufficiente ás horas do grande movimento, não pode sequer ter uma esperança de vir a ter um serviço de auto-omnibus como tem Madrid, graças ao monopolio da tracção mechanica de que desfructa a poderosa Companhia Carris que só pensa em elevar, com pequenos intervallos de alguns mezes, os preços das carreiras.

E tudo quanto se diga a respeito da Carris cujo serviço está sendo destestavel por falta de carros e pela falta de educação do seu pessoal, é bradar no deserto.

Dentro em pouco novos augmentos, e... o publico que pague e não bufe.

## O fabrico de automoveis nos Estados Unidos

A industria dos automoveis nos Estados Unidos cada vez vae tomando maior incremento. Não deixa de ser interessante conhecer a enorme produção d'esses vehiculos que, segundo uma nota publicada pela Camara do Commercio Automobilista de Nova York, foi em 1921 de 1 668.500 carros, dos quaes 1 414 000 para transporte de pessoas e 254 500 camions para mercadorias.

O valor total dos vehiculos está calculado em 1.260.000.000 de dollars correspondendo a 756 dollars, em media, por vehiculo. Adicionando a essa importancia o da fabricação de accessorios aquella cifra eleva-se a 2.212.000.000 dollars.

N'esta industria empregam-se 186.000 operarios.

As materias primas consumidas n'essa produção foram: 1.464.000 toneladas de ferro e aço; 20 000 toneladas de aluminio; 40.000 de cobre; 12.510 de estanho; 6.670 de chumbo; 1.500 de niquel; 3.200 000 metros quadrados de coiros e 8.000.000 de imitação de coiro e 480.000 de tecidos para fôrro e estôfo das carruagens; 1.600.000 metros quadrados de vidro; 80.000 toneladas de crina e artigos similares, e finalmente 26.727.000 litros de tintas e vernizes.



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal do exercício de 1921 apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922

(Continuação)

## QUARTA PARTE — Caixa de Reformas e Pensões

Balanço em 31 de Dezembro de 1922

ACTIVO		PASSIVO	
Caixa.	1.172\$81	Contribuintes:	711.782\$50
Papeis de credito	680.173\$78	Jóias.	199.544\$48
Immoveis	40.149\$31	Quotas.	512.238\$02
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.	21.503\$91	Reembolsos	9.830\$40
CONTAS DE ORDEM		Pensões por pagar.	8.157\$84
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — c/ Valores em deposito.		Devoluções.	111\$75
		Contas a liquidar.	10.551\$46
		Devoluções — Resolução do Conselho de Administração de 3 de Novembro de 1920.	2.515\$86
		CONTAS DE ORDEM	
		Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes	742.999\$81
Total — Escudos.	1.525.002\$81		782.003\$00
		Total — Escudos.	1.525.002\$81

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Novembro de 1922.

Um dos symptomias do augmento progressivo da crise nacional é a escassez de numerario para o commercio. As lamentações dêste são cada vez maiores. Mas como não havia de ser assim?

O numero dos comerciantes vem crescendo sempre vertiginosamente. As sociedades commerciaes multiplicam-se com rapidez. Sendo cada vez menor o numero de mercadorias produzidas e importadas, é cada vez maior o das operações que incidem sobre ellas. Nalguns pontos do Alemtejo os que negoceiam em azeite são mais numerosos do que os produtores. Em todo o paiz só não faz negocios de compra e venda quem não pode.

Com isto e com os cambios, a desvalorização da moeda e o augmento dos preços, a quantidade de dinheiro indispensavel para este mercantilismo geral tem de crescer constantemente. Ella hoje deverá ser quasi o dobro da que era precisa no começo dêste anno.

Sucede, porém, que, sendo tudo isso alimentado com as notas do Banco de Portugal, as necessidades do Thesouro fazem com que o Banco as não forneça aos particulares tão abundantemente como o exigiria o furor mercantilista.

Em 31 de dezembro de 1921 as letras da carteira comercial do Banco estavam em cerca de 103.000 contos. Em setembro ultimo tinham chegado a cerca de 150.000 contos unicamente. Pelas tendencias naturaes do mercantilismo deviam estar em 200.000 contos, ou mais ainda.

O Banco faz dificuldades ao desconto. O mesmo sucede nos outros bancos e nas casas bancarias. A procura do dinheiro é cada vez maior do que a oferta. Os negociantes queixam-se da falta delle.

Não se nota, porém, que tudo isto resulta do terrivel desequilibrio de profissões em que vamos pelas desorganizações que nos trouxe a guerra, seguida de uma administração publica lastimavel e de uma vida nacional cada vez mais contraria ás leis da natureza. Temos negociantes de mais, exactamente como succede com os funcionarios civis e militares. Uma das maiores e mais urgentes necessidades é a de se trabalhar para o equilibrio das profissões e principalmente pela formação de mais agricultores. E' para a terra que se tem de dirigir com a reforma agraria competente, uma grande parte daquelles que são supranumerarios no funcionalismo e no commercio. Até haverá assim mais mercadorias para os que devam continuar a fazer negocios. Diminuir-se-ha o numero das operações sobre a mesma quantidade de productos. Não salta aos olhos que esta é uma das maneiras de se concorrer fortemente para o barateamento da vida?

Assim, não lamentamos que haja falta de dinheiro para as operações dos negociantes excessivos que temos. O que desejariamos é que houvesse todo o dinheiro necessario para o desenvolvimento da produção, especialmente da agricola, e para a manutenção e progresso do commercio natural que devemos ter no equilibrio geral das profissões. E' para este resultado que devemos trabalhar com denodo e não para que seja bem alimentado de capitães o commercio excessivo que nos está encarecendo a vida e desorganizando cada vez mais a sociedade.

Mas as reformas de credito que esta orientação reclama, não podem vir sem a companhia de outras que são igualmente fundamentais no plano de um governo de reorganização nacional.

Q. J.

## Manual do viajante

Tendo-se esgotado completamente a 4.<sup>a</sup> edição (1913) deste livro, e tendo sido vendido, por engano, o unico ultimo exemplar, que o autor reservava para si, compra-se na redacção d'esta "Gazeta" pela quantia de **10\$00 escudos** um exemplar, em perfeito estado.



## Cambios (Vendedor)

[illegible]

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:														
44\$80	Interna 3 % coupon.....	45\$00	-	45\$00	45\$00	45\$00	45\$10	45\$20	-	45\$20	-	45\$30	45\$20	-
45\$00	" " assentamento.....	45\$00	-	45\$00	-	45\$20	45\$10	45\$20	-	45\$20	45\$40	45\$30	45\$15	-
12\$96	" 3 % 1905.. .....	-	-	-	-	-	12\$50	12\$50	-	12\$50	-	-	12\$50	-
20\$50	" 4 % 1888.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20\$30	-	-
48\$10	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48\$00	48\$00	-	-
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	53\$00	-	-	52\$50	-	-	52\$00	-	-	-	-	52\$00	-
35\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	55\$50	55\$50	-	-	55\$00	-	-	-	-	-	-
63\$00	" 4 1/2 % 1905 .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65\$00	" 5 % 1909.....	65\$00	-	-	65\$00	-	-	-	-	65\$00	-	-	-	-
420\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	488\$00	-	-	450\$00	-	-	-	-	-	-	480\$00	480\$00	-
64\$80	" 5 % 1917 .....	-	-	64\$50	64\$50	-	64\$50	-	-	-	-	65\$00	65\$80	-
465\$00	Externa 1. <sup>a</sup> serie.....	-	-	487\$00	494\$00	500\$00	494\$00	497\$00	-	497\$00	499\$00	514\$00	505\$00	-
380\$00	" 2. <sup>a</sup> serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480\$00	475\$00	-
520\$00	" 3. <sup>a</sup> serie .....	-	-	540\$00	548\$00	563\$00	560\$00	557\$00	-	547\$00	54\$00	-	-	-
63\$00	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
900\$00	" " Comp. Tabacos de 189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp. <sup>as</sup>														
705\$00	Banco de Portugal.....	714\$50	-	718\$50	720\$00	725\$00	724\$00	716\$00	-	700\$00	680\$00	670\$00	-	-
300\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	297\$00	-	296\$00	297\$50	296\$50	-	299\$ 0	-	300\$00	-	30\$50	305\$50	-
280\$00	" " " ass..	-	-	-	275\$00	271\$00	-	-	-	280\$00	281\$00	-	-	-
196\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	197\$50	-	197\$00	197\$00	199\$00	199\$50	199\$50	-	2 0\$00	204\$50	207\$00	208\$50	-
350\$00	" Commercial de Lisboa..	-	-	536\$00	-	-	-	-	-	358\$00	-	361\$ 0	364\$00	-
396\$00	" Lisboa & Açores.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88\$00	" Economia Portuguesa...	-	-	88\$00	88\$00	88\$00	87\$00	-	-	-	-	89\$50	90\$00	-
140\$00	" Commercial do Porto....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40\$50	Companhia do Credito Predial..	41\$00	-	41\$00	41\$00	-	42\$40	42\$60	-	42\$50	42\$50	42\$50	-	-
45\$00	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$50	" das Aguas .....	92\$50	-	-	92\$50	-	92\$00	91\$00	-	92\$00	-	-	-	-
521\$00	" Ilha do Principe....	543\$00	-	550\$00	564\$00	558\$00	545\$00	-	-	552\$00	545\$00	545\$00	543\$00	-
37\$20	" Colonial do Buzi..	-	-	39\$50	39\$20	39\$00	38\$60	38\$60	-	39\$10	40\$ 0	40\$00	-	-
136\$20	" Indust. Port. e Col.	137\$00	-	137\$00	137\$50	137\$00	137\$20	137\$60	-	138\$00	138\$7	139\$00	141\$00	-
310\$00	" Phosphoros, coup..	307\$50	-	307\$50	305\$00	314\$00	314\$00	320\$50	-	-	326\$00	340\$ 0	343\$00	-
24\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
708\$00	" Tabacos, coupon ..	706\$00	-	730\$00	735\$00	740\$00	728\$50	746\$00	-	7 2\$50	740\$50	-	737\$00	-
226\$00	" Nac. de Navegação	224\$00	-	224\$50	225\$00	225\$00	225\$00	226\$00	-	226\$00	233\$00	234\$00	243\$00	-
Obrigações:														
63\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73\$50	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	73\$50	-	-	-	-	-	-	-	73\$00	-	-
74\$00	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
81\$00	" 4 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
94\$00	Nacional de Moagem .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
130\$00	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
82\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
96\$00	" " " 6 % Hypot.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
127\$00	Cam. de Ferro de Ambaca....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
58\$00	Nc. de Cam. <sup>as</sup> de Ferro, 1. <sup>a</sup> serie.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51\$00	" " " " 2. <sup>a</sup> " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
102\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1. <sup>o</sup> gr.	-	-	-	120\$00	125\$00	125\$00	130\$00	-	-	125\$00	-	-	-
35\$10	" " " " 3 % 2. <sup>o</sup> gr.	35\$50	-	38\$00	38\$00	37\$00	36\$10	-	-	38\$50	38\$20	39\$00	38\$50	-
200\$00	" " " Beira Alta, 1. <sup>o</sup> gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35\$00	" " " " 2. <sup>o</sup> gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
363\$00	" " " Benguela, tit. 1. <sup>o</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
465\$00	" " " " 5..	478\$00	-	-	495\$00	493\$00	-	485\$00	-	487\$00	-	495\$00	491\$00	-
48\$00	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88\$00	" " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48\$00	Panificação Lisbonense .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





# 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 include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

### Casa Blanca



Vapor francez **VOLUBILIS**  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

### Bordeus



Vapor francez **FIGUIG.**  
Sahirá a 11 de Dezembro  
Agentes Orey Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira.

### Casa Blanca



Vapor francez **VOLUBILIS**  
Sahirá a 23 de Dezembro.  
Agentes. Orey, Antunes & C.  
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Las almas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor holandez **ORANIA**  
Sahirá a 4 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>



**Leixões, Vigo, Cherbourg Southampton e Amsterdam**

Vapor holandez **GELRIA**  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>



**PERNAMBUCO, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, e Rio Grande do Sul.**

Vapor hollandez **SIRRAH**  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>



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

Vapor hollandez **ZEELANDIA.**  
Sahirá a 29 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Leixões, Vigo, Cherbourg Southampton e Amsterdam**

Vapor holandez **FLANDRIA**  
Sahirá a 18 de Dezembro.  
Agentes Orey Antunes & C.<sup>a</sup>



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

Vapor holandez **GELRIA**  
Sahirá a 15 de Janeiro.  
Agentes, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>



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

Vapor francez **ASIA**  
Sahirá a 19 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>  
Praça Duque da Terceira, n.<sup>o</sup> 4



### Madeira

Vapor-francez **ROMA**  
Sahirá a 24 de Dezembro.  
Agentes Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará, Maranhão, Ceará, Cabedello e Natal**

Vapor brasileiro **BAEPENDY**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.

### Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor brasileiro **BAGÉ**  
Sahirá a 10 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.



### New-York (direto)

Vapor americano **SINSINAWA**  
Sahirá a 10/11 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.



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

Vapor brasileiro **BENEVENTE**  
Sahirá a 21 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.



### Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brasileiro **CAXIAS**  
Sahirá a 27 de Dezembro.  
Agentes Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.



### Pará, Maranhão, Ceará, Cabedello e Natal

Vapor brasileiro, **MARAN-GUAPE**  
Sahirá a 22 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29



### Canarias e Africa Oriental Portugueza

Vapor allemão **ADOLF WOER-MAN**  
Sahirá a 3 de Dezembro.  
Agentes Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



### Rotterdam e Hamburgo

Vapor allemão **USSKUMA**  
Sahirá a 8 de Dezembro.  
Agente Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



### Brazil e Buenos Ayres

Vapor allemão **CAP NORT**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



### Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Vapor allemão **SANTA FÉ**  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.<sup>o</sup> 50.



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

Vapor allemão **ARGENTINA**  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



### Anvers

Vapor allemão **PHOEBUS**  
Sahirá a 8 de Dezembro  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



### Hamburgo

Vapor allemão **DIONE**  
Sahirá a 7 de Dezembro  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.



### Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e portos do Pacifico,

Vapor inglez **OROPESA**  
Esperado a 6 de Dezembro.  
Agente, Eduardo Pinto Bastos  
Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

### Bordeus



Vapor dantziguez **SADO**  
Sahirá a 10 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcelos,  
Lt. Caes do Sodré, 52



### Rouen, Londres e Anvers

Vapor dantziguez **MONDECO**  
Sahirá a 12 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcelos  
Lt. Caes do Sodré, 52.



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

Vapor inglez **ALMANZORA**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



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

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



### Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres

Vapor inglez **DARRO**  
Sahirá a 7 de Dezembro  
Agentes James Rawes & C.<sup>a</sup>, Mala Real Ingleza, Rua do Corpo Santo, 47.



### Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires

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



### Madeira e Açores

Vapor portuguez **LURIA**  
Sahirá a 15 de Dezembro  
Empresa Insulana de Navegação, Caes do Sodré, 52, 3.<sup>o</sup>



### Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Empresa Insulana de Navegação, Caes do Sodré, 52, 3.<sup>o</sup>



### Glasgow

Vapor **BARON RENFREW**  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos  
Caes do Sodré, 64



### Londres

Vapor **MAINDY KEEP**  
Sahirá a 11 de Dezembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos  
Caes do Sodré, 64 1.<sup>o</sup>



### Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e outros portos do Pacifico.

Vapor **OROPESA**  
Sahirá a 6 de Dezembro  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos,  
Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



### Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Empresa Insulana de Navegação,  
Caes do Sodré, 52, 3.<sup>o</sup>