

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA  
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 | Número 839

## SUMMARIO

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 horários	267
O Assucar do Brazil	267
Parte oficial	267
Linhos 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 imperdoável 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 procurará, com intelligente solicitude, aproveitar esse valioso meio de accudir á penuria dos nossos serviços publicos, especialmente dos caminhos de ferro. Desde que saiu do Governo até agora nada pratico se fez, á parte 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 recommendedo 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 acordo 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 dificuldades, 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 despezas accessorias e as especiaes comuns a todas as empresas.

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

Depois de ultimados os trabalhos pela sub-commissão e pela comissão, pronunciou-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 ficam muito abaixo das que aos tristes cambios que suportamos representariam as taxas aplicadas 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 dificuldades. Sem a melhoria dos cambios e sem o aproveitamento em futuro proximo de combustiveis nacionaes, que n'este momento é uma esperança, 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 ano, 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 importância que queremos atribuir 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 trânsito.

Seria preciso ter: 1.º, um comboio de luxo diário, que era o *Sud-Express*, reduzindo-se ao minimo a duração da viagem; 2.º, conjugar o seu horário com as chegadas e partidas de vapores para evitar demoras aos passageiros que quizessem seguir desde logo; 3.º, organizar comboios rápidos 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-telegáficos organizados de modo que facil fossem as comunicações da navegação e dos portos americanos com Lisboa; 5.º, crear em Lisboa hoteis adequados ao serviço de turismo e melhorar os existentes; 6.º, cuidar das estradas de modo que fosse fácil e comoda a visita de logares pitorescos e dos nossos monumentos mais notáveis; 7.º, obter a atracação dos paquetes aos caes e, para isso, dar-lhes a máxima facilidade; 8.º, melhorar os serviços de polícia e higiene pública.

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, Alcobaça, Batalha e Thomar?

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

Em 1919 o sobresalto causado pelo plano de comunicações directas Paris-Algeciras-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 francês estão estudando o emprego da radiotelegrafia como meio de protecção contra os acidentes ferroviários. Está reconhecido que os semáforos, os discos de côn e os faróis não bastam, porque os maquinistas, veem sempre os mesmos, ou porque se lhes interpõe o fumo que sae da locomotiva, ou porque lhes passa desapercebido.

Os diversos processos adoptados até hoje não satisfazem cabalmente; parece, porém, que um aparelho construído recentemente pelos referidos engenheiros franceses satisfaz a todas as exigências. Consiste numa pequena estação radiotelegráfica 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 distraído.

## A ruína sem fim

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

A circulação fiduciária chegara a 736.900 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 meses. 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 débitos do Tesouro ao Banco de Portugal, no fim de 1921, compreendidos 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 sistema de governação que vem detraz, assim era inevitável, e assim continuaremos. A circulação marcharia depressa para 1.000.000 contos e a dívida do Estado ao Banco para 900.000, talvez antes de se chegar ao fim do corrente anno económico.

Pouco importaria que a nova tributação produzisse algumas centenas de milhares de contos por anno, se fosse possível nos actuais circunstâncias. As despezas de agiões e de subvenções, alem de muitas outras, absorveriam quantias superiores ás produzidas pelos agravamentos de impostos.

O recurso ao Banco de Portugal seria sempre necessário, e cada vez com maior intensidade. Mais ainda, no actual sistema da vida nacional só pelo abuso ilimitado da circulação fiduciária 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 despezas ruinosas dos ministerios são logo absorvidas pelo comércio, pela indústria, pela agricultura, e por muitos outros elementos sociais. 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 também 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 económico 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 crédito externo, a carestia toma proporções atrozes, a desorganização social avança gravemente e a população perde física e moralmente, uma grande parte do seu valor.

E' principalmente d'esta desorganização económica e financeira que vem o incremento do espirito revolucionário e que resu'tam as repetidas perturbações da ordem. As mesmas causas fundamentais, aggravando-se com a successão dos efeitos variados, conduziriam fatalmente ás maiores convulsões sociais, á perda da nossa independencia administrativa e por fim, á 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 terrível, quando o espirito

meditativo olha para traz. Já ninguem 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 necessário que se reaja, sem mais revoluções, mas com toda a energia, contra a caminhada em que vamos no abyssmo. O esforço tem de ser geral, grande e heroico.

E' inteiramente impossivel a reacção efectiva sem se começar pelo corte largo e profundo nas despezas do Estado e das corporações administrativas abrindo-se campos de accão util para todos os funcionários 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 finaes.

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 experencia 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 lugar 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 assumtos 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 producção 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 Portugueza, 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	637 729\$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 Portugueza, 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 Estradas

O Governo da Republica Portugueza, 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 distrital n.º 23, na extensão total de 10.398<sup>m</sup>,85,

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

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio 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 cincuenta dias, concurso público para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea, de tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, entre Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão, assente sobre o leito da estrada distrital n.º 23, na extensão total de 10.398<sup>m</sup>,85.

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

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

### Programa

Faz-se público que, nos termos da portaria desta data e nas condições do presente programa, é aberto n'este Ministério do Comércio e Comunicações concurso público para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea, por tracção eléctrica, 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.<sup>a</sup>

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 Comércio e Comunicações, o qual estará patente na Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, em todos os dias úteis das onze ás dezassete horas.

2.<sup>a</sup>

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 próximo futuro, procedendo-se em seguida á sua abertura perante a Comissão que ha-de presidir ao concurso.

3.<sup>a</sup>

As propostas serão escritas em português e nos seguintes termos:

F... obriga-se a construir e explorar a linha ferrea a que se refere a portaria e anuncios datados de... e publicados no *Diário 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 domicílio do proponente).

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

4.<sup>a</sup>

Para os efeitos da execução do seu contrato, o adjudicatário 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 quaisquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer fôro especial, e de que se submetem em tudo que respeita á execução do seu contrato ás presentes condições.

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

5.<sup>a</sup>

A proposta de que trata a condição 3.<sup>a</sup> d'este programa será encerrada em um sobreescrito 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.<sup>a</sup>

Cada proposta deve ser acompanhada de:

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

b) Certificado de depósito da Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Governo, da quantia de 500\$ em dinheiro, ou em títulos de dívida pública fundada, pelo seu valor no mercado do dia do depósito;

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

d) Declaração a que se refere a condição anterior.

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

7.<sup>a</sup>

As propostas que não satisfazem 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.<sup>a</sup>

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais, 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.<sup>a</sup>

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.<sup>a</sup>

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

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

§ unico. Se a adjudicação fôr feita ao requerente da concessão, ser-lhe-ha levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que, porventura, tiver feito nos termos da condição 12.<sup>a</sup>

11.<sup>a</sup>

Logo que esteja assignado o contrato de concessão, serão restituídos os depósitos provisórios áos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o depósito primitivamente feito, quando nã fôr ele o adjudicatário.

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

12.<sup>a</sup>

Ao requerente da concessão será levada em conta para o depósito provisório a importância d'aquele a que se refere a condição 3.<sup>a</sup> do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto apresentado.

13.<sup>a</sup>

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

14.<sup>a</sup>

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 preferência á de menor preço.

15.<sup>a</sup>

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionário 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.<sup>a</sup>

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 úteis, das onze ás dezassete horas.

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



#### Novo regimen 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 realizam na cidade do Porto nos dias 2 a 5 deste mez, em honra dos heróes 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 fórmula que dão direito ao regresso até o dia 7.

#### Paragem de comboios em Oyã

Desde o dia 27 do mez passado, os comboios reproveiros 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 Ermeinde, 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 eletrificar toda a rête.

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 vizinho, por uma Real ordem de 2 deste mez, concedeu a D. Baldomiro Vila Prades, auctorização para o estabelecimento de linhas aereas 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 Cette-Antibes e Lisboa, respectivamente, quando

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

Segundo a concessão feita, a linha de Madrid-Va- lencia terá de seguir o itinerario Madrid-Tarancon-Almodovar del Prùas-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-Va- lencia 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, contudo, inaugurado ainda nenhuma.

#### Os projectos grandiosos dos hespanhóis

Decididamente os hespanhóis estão atacados de febre dos projectos grandiosos de linhas ferreas. Jā não lhes basta para se entreterem, o sonho da linha França-Algeciras-Dakar e o de Vigo-Hendaya, agora sónharam 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 vizinhos 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 hespanhóis

Pelas notas, já conhecidas, das receitas das principaes linhas de Hespanha nos primeiros nove meses d'este anno, vê-se que a situação vae, de uma forma geral, melhorando sensivelmente. Na maioria d'ellas ha um importante aumento 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 aumento de 4.146.771 sobre igual periodo de 1921.

*M. Z. A.*—Pesetas 193.636.099; um aumento de 4.923.079, para o qual contribuiram 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 aumento de 155.798 atribuido á linha de Oeste, devido ao acrescimo do trafego de p. v. Na linha de Cáceres houve aumento no trafego de mercadorias em g. v., e p. v. mas a diminuição nos passageiros foi superior a esse aumento.

*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 vêm descendo, sem mostrar tendencias para melhor. E' a unica das grandes emprezas 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 empreza foi pouco feliz.

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

# Carta de Paris

Salzbourg — Cidade dum pitoresco incomparável — Uma manifestação estranha — Munich — Impostos impossíveis — 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 façada.

A viagem foi deveras interessante. Pela variedade dos aspectos que o comboio nos desenrola, e pelo explêndido 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 sistema que deviam ser todas. Um só edifício para os serviços vários das fronteiras dos dois países. 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 alemão, que novamente inquire do que levamos, e no final da sala, dois empregados, de carimbo em punho, um austriaco outro bávaro, 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 explêndida 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 construções, lembra uma pequena cidade espanhola da Andaluzia. Ali, como em Vienna, ha excelente agua, pois varias fontes, algumas d'um alto valor artístico, jorram agua deliciosamente fresca.

Como todos as boas cidades do Norte, tem Salzbourg a sua bela cathedral, e em que o architecto italiano Scamozzi fez caprichosos contornos, sem aliaz, 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 conjunto 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 estranha 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 países meridionais, 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 caragem, um velho homem, tipo de dirigente d'alguma

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 estávamos 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 alemães, 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 pitoresco.

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 cómicas 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, oferecem os filhos, pobres seres tenros, ao deus Moloch para que os salve.

Este quadro impressionou tanto, n'essa tarde, um inglez, quôdo a contempla-lo, que o portero, vendo-o immóvel, foi sacudi-lo, supondo 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 aumento representa para as companhias uma despesa suplementar de 22.150.000 dolars por anno. Dezeseis companhias já firmaram os respectivos accordos com as novas organisações operarias, segundo os quaes esses organismos se comprometem a não declarar mais greves. 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 meses temos um novo aumento 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 aumentos, logo que aos caminhos de ferro foi permittida, exigüamente, 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 comissão arbitral á qual apresenta as suas contas, convenientemente *acondimentadas*, de forma a mostrarem sempre um volumoso prejuizo.

E a comissão arbitral condõe-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, oficie 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 aumento 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

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

	Tabella antiga	Tabella actual	Novos preços	Da antiga	A mais	0% Da antiga	0% Da actual	0% 0%
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 aumento 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, também 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 aumento de salario, 40 % dos salarios actuaes, com o que aquelle não se conforma, devendo reunir na proxima 2.ª feira 4 de dezembro.

Este aumento, 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 greve 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 constituidos:

**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.

**Comissões** — 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 emquanto 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 Portugueza 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 polícia e exploração, regulamentos internos, Código Comercial. Instruções, regras, disposições gerais e permanentes, contratos respeitantes ao Serviço de Fiscalização e Estatística;
- b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Funcções 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; teoria da sua montagem, explicação e fim das operações usadas e sua prática corrente;
- d) Cobrança de receitas e sua fiscalização; analyse dos modelos usados. Revisão. Bilhetes;
- e) Inspecções ás estações: balanços, verificações, balanços de improviso, entregas, serviço de bilheteiras, etc. Armazéns, retenção de vagões;
- f) Tarifas: sua classificação, analyse e aplicação;
- g) Educação profissional dos agentes. Instrução prática. 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 público. Reexpedições. Mudanças de consignação;

#### Para bilheteiro de 2.ª classe

- a) Operações de números inteiros, decimais, quebrados e complexos;
- b) Taxas de bilhetes em serviço interno e combinado, escripturação da bilheteira, diária, mensal e semestral;
- c) Tipos de bilhetes em uso; concessões especiais; disposições do horário e tarifarias sobre o serviço de passageiros;
- d) Organização e disposição material das bilheteiras e método 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 números inteiros, decimais, quebrados e complexos;
- b) Taxas de bilhetes em serviço interno e combinado, escripturação da bilheteira, diária, mensal e semestral;
- c) Tipos de bilhetes em uso; concessões especiais; disposições do horário e tarifarias sobre o serviço de passageiros;
- d) Organização e disposição material das bilheteiras e método 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 fidalgo da fabrica de bilhetes

- a) Leitura e redacção simples;
- b) Operações sobre números inteiros e decimais;
- c) Conta-corrente simples;
- d) Ideia geral sobre tarifas de passageiros;
- e) Bilhetes, suas espécies e qualidades;
- f) Conhecimento da rede ferro-viaria do país e em especial do Sul e Sueste.

#### Serviço de movimento e reclamações

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

- a) Crítica e discussão das leis e regulamentos de polícia e exploração, dos regulamentos internos, do Código Comercial, das disposições gerais e dos contratos 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 consequências. Meios de prevenir os accidentes ou de limitar os seus efeitos: a sinalização, as instalações mecânicas de segurança, os regulamentos, a vigilância superior, a educação profissional dos agentes e os efeitos da investigação immediata e das sancções;

- d) A circulação dos trens e a sua segurança, em via única e em dupla via: A marcha em contra-via. Sinalização e protecção dos trens: Sinetas eléctricas. Avances. Piloto. Bastão-piloto. Bastão-piloto eléctrico. Navette. Block System. Staff system. Comparação dos grandes sistemas de circulação dos trens: continental, inglez e americano. Aplicação ao Sul e Sueste;

- e) As estações sob o ponto de vista técnico: de trasbordo, de triagem, terminos e marítimas; distribuição dos signaes, das linhas e dos cais; postos de agulhas, encravamentos, etc. Transversaes. Disposições das basculas, placas, charriot, etc. Cocheiras. Instalações telegraphicais e telephonicas. Gerencia da parte técnica. As estações sob o ponto de vista comercial: Edifícios de passageiros, seu melhor aproveitamento quando deficientes; postos de despacho, armazéns e telheiros. Apparelhos de manutenção. Anúncios e letreiros indicadores. Policia e asseio das dependências. A proficiencia, a urbanidade e a uniformização do pessoal. Iluminação. Embellecimento das

estações. Os buffetes e bibliotecas de gare. Fiscalização do pessoal superior. Gerência da parte comercial. Aplicação ao Sul e Sueste;

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

g) *Serviços especiais de passageiros e mercadorias*: Sua oportunidade, propaganda e organização. Exploração de centrais 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. Dependências económicas, administrativas e de turismo a ter em vista na confecção dos horários. As necessidades locais, as necessidades gerais e as conveniências e dificuldades da exploração na parte do *Movimento*. O desenvolvimento industrial (principalmente mineiro), agrícola e de turismo, das regiões servidas. Meio de excitar este desenvolvimento e de lhe fazer face. Esboço geral e justificação do horário de passageiros e do de mercadorias que conviriam ao estado actual da região, e d'aquelas que permitem as dificuldades actuais;

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

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

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

m) *Pessoal*: Instrução e educação profissional. Habitações e dormitórios. Escolas de praticantes e de telegraphistas. Cursos de preparação, comissões de estudo e conferências para o pessoal superior. Formação do espírito de classe e do brio profissional. Escolha e especialização do pessoal segundo a sua vocação. Sancções;

n) *Comunicações eléctricas*: Plano de rede de ligações em harmonia com a distribuição do pessoal superior, as relações e necessidades do serviço. Sinalização eléctrica. Inspecção e oficinas telegraphicas. Organização e fiscalização do serviço telegraphico e telephonico. Ação dos agentes superiores;

o) *Reclamações e indemnizações*: Prevenção das irregularidades. Anulação ou diminuição dos prejuízos resultantes. Fiscalização permanente dos órgãos superiores. Investigação. Formação resumida dos processos. Fiscalização sanitária. Depósitos de sobrantes. Entendimentos e transacção com o público.

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

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, Código Commercial, disposições gerais e contratos 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 distritos sob o

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

c) *Horários e serviços especiais*: Teoria e prática do uso do gráfico. Esboço e justificação de horários e horários definitivos. Rotações de pessoal e material. Escalas, reservas, composições. Marchas dos serviços especiais e sua organização completa;

d) *Distribuição do material*: Sistemas de distribuição e sua aplicação ao Sul e Sueste. Organização d'este serviço e dos cantões. Regras gerais e especiais da distribuição. Fiscalização do Serviço Central;

*Serviços externos*: Transmissões. Estações comuns. Troca de material. Camionagens. Centrais de despacho. Contractos que interessam 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 têm magnífico aspecto e comportam quarenta passageiros cada um.

Apestar do serviço dos eléctricos, e do metropolitano os autobuses estão tendo uma grande frequência, o que prova que há 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 número de carros eléctricos em circulação é insuficiente 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 monopólio da tracção mecânica de que desfruta a poderosa Companhia Carris que só pensa em elevar, com pequenos intervallos de alguns meses, os preços das carreiras.

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

Dentro em pouco novos aumentos, e... o público que pague e não bufe.

## O fabrico de automóveis nos Estados Unidos

A indústria dos automóveis nos Estados Unidos cada vez vai tomando maior incremento. Não deixa de ser interessante conhecer a enorme produção d'estes veículos que, segundo uma nota publicada pela Câmara do Comércio Automobilista de Nova York, foi em 1921 de 1 668.500 carros, dos quais 1 414 000 para transporte de pessoas e 254 500 camions para mercadorias.

O valor total dos veículos está calculado em 1.260.000.000 de dollars correspondendo a 756 dólares, em média, por veículo. Adicionando a essa importância o da fabricação de acessórios aquela cifra eleva-se a 2.212 000.000 dólares.

Nesta indústria empregam-se 186.000 operários.

As matérias primas consumidas nessa produção foram: 1.464.000 toneladas de ferro e aço; 20 000 toneladas de alumínio; 40.000 de cobre; 12.510 de estanho; 6.670 de chumbo; 1.500 de níquel; 3.200 000 metros quadrados de couro e 8.000.000 de imitação de couro 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 dos 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. . . . .	1.172.581
Papeis de crédito . . . . .	630.173.578
Immoveis . . . . .	40.149.531
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. . . . .	21.503.591
<b>CONTAS DE ORDEM</b>	
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — c/ Valores em deposito. . . . .	742.999.581
	782.003.500
	2.515.586
	742.999.581
	782.003.500
	1.525.002.581
Total — Escudos. . . . .	

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Novembro de 1922.

Um dos symptomas do augmento progressivo da crise nacional é a escassez de numerario para o comércio. As lamentações d'este são cada vez maiores. Mas como não havia de ser assim?

O numero dos comerciantes vem crescendo sempre vertiginosamente. As sociedades comerciaes 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 elles. 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 d'este 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 sucede com os funcionários 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 comércio. 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 necessário para o desenvolvimento da produção, especialmente da agricola, e para a manutenção e progresso do comércio 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 capitais o comércio 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 fundamentaes 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)

## NOVEMBRO

Última cotação	Cidade	PAR	NOVEMBRO											
			17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
3 13/32	Londres, cheque	53 1/3	2 11/32	2 5/16	2 1/4	2 1/4	2 5/16	2 7/16	2 3/8	-	2 1/32	-	2 5/16	2 5/16
1.450	Paris	180	1.600	1.584	1.630	1.850	1.630	1.530	1.600	-	1.610	-	1.610	-
3.350	Madrid	180	-	3.545	-	3.640	-	3.350	-	-	3.500	-	-	-
2	Berlim	210	3 1/4	4	3 3/4	-	4 1/4	4	3 1/2	-	3 1/2	-	-	-
7.655	Amsterdam	370	-	9.124	-	-	-	-	-	-	29 050	-	-	-
18.556	New York	925	-	23.305	23.500	-	23.100	22.000	-	-	6.000	-	-	-
850	Italia	180	-	1.080	-	-	-	1.050	-	-	-	-	-	-
1.170	Bruxellas	"	-	1.473	1.530	-	1.530	1.450	-	-	1.520	-	-	-
3.570	Suissa	180	-	4.270	-	-	-	4.080	-	-	4.300	-	-	-
100.0	Libras, ouro	4.500	-	110.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Rio s/Londres (compra)	26,66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 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\$00	" 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	-	-	-	-	-	-	486\$00	480\$00	-	-
64\$80	" 5 % 1917	-	-	64\$50	64\$50	-	64\$50	-	-	-	-	65\$70	65\$80	-
465\$00	Externa 1.ª serie	-	-	487\$00	494\$00	500\$00	494\$00	497\$00	-	497\$00	499\$00	514\$90	505\$00	-
380\$00	" 2.ª serie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480\$00	475\$00	-
520\$00	" 3.ª serie	-	-	540\$00	548\$00	563\$00	560\$00	557\$00	-	547\$00	548\$00	-	-	-
63\$00	Obrig. da Província de Angola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
900\$00	" Comp. Tabacos de 189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções dos Bancos e Comp.:														
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	-	308\$50	305\$50	-
280\$00	" " ass.	-	-	275\$00	271\$00	-	-	-	-	280\$00	281\$00	-	-	-
196\$00	" Portuguez e Brazileiro	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 Portugueza	-	-	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	-	-
48\$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	Prédiaes 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													

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores feem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-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. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

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



## Vapores a sahir do porto de Lisboa

## Casa Blanca



Vapor franez **VOLUBILIS**  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

## Bordeus



Vapor franez **FIGUIG.**  
Sahirá a 11 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Praça Duque da Terceira.

## Casa Blanca



Vapor franez **VOLUBILIS**  
Sahirá a 23 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

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



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

**Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amster-dam**



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

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



Vapor holandez **SIRRAH**  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.

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



Vapor holandez **ZEELANDIA.**  
Sahirá a 29 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

**Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amster-dam**



Vapor holandez **FLANDRIA**  
Sahirá a 18 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.

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



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

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



Vapor franez **ASIA**  
Sahirá a 19 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º  
Praça Duque da Terceira, n.º 4

## Marinha



Vapor franez **ROMA**  
Sahirá a 24 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

**Pará, Maranhão, Ceará, Cabedelo e Natal**



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

## Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor b asileiro **BAGÉ**  
Sahirá a 10 de dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,  
Rua do Ouro, 29.

## New-York (directo)



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

## Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



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

## Pará, Maranhão, Ceará, Cabedelo e Natal



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

## Canarias e África Oriental Portugueza



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

## Rotterdam e Hamburgo



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

## Brazil e Buenos Ayres



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

## Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos



Vapor alemão **SANTA FÉ**  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.

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



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

## Anvers



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

## Hamburgo



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

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



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

## Bordeus



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

## Rouen, Londres e Anvers



Vapor dantziguez **MONDEGO**  
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 G.º, Mala  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47

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



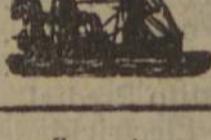
Vapor inglez **ANDES**  
Sahirá a 26 de Dezembro.  
Agentes James Rawes & C.º, Mala  
Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47

## Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres



Vapor inglez **DARRO**  
Sahirá a 7 de Dezembro.  
Agentes James Rawes & C.º, Mala  
Real Inglesa, Rua do Corpo Santo, 47.

## Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires



Vapor inglez **DESEADO**  
Sahirá a 21 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C.º, Mala  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

## Madeira e Açores



Vapor portuguez **LURIA**  
Sahirá a 15 de Dezembro.  
Empreza Insulana de Navegação,  
Caes do Sodré, 52, 3.º.

## Madeira e Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Empreza Insulana de Navegação,  
Caes do Sodré, 52, 3.º.

## Glasgow



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

## Londres



Vapor inglez **MAINY KEEF**  
Sahirá a 11 de Dezembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos  
Caes do Sodré, 64, 1.º

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



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

## Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Empreza Insulana de Navegação,  
Caes do Sodré, 52, 3.º