

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA

EM

1888

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS DE VIA LARGA
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem uma **PARTE OFFICIAL**, do Ministerio do Commercio e Communicações, e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração, de 8 de Maio de 1919)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1918

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

FUNDADOR:

L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes

DIRECTOR:

J. Fernando de Sousa, eng.º Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira

SECRETARIO DA REDACÇÃO:

Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTOR:

Carlos Manitto Torres, Secretario do Conselho Fiscal dos Caminhos de Ferro do Estado

Parte Economica e Financeira — Dr. Quirino Avelino de Jesus

36.º ANNO — 1923

Redacção, Administração e Typographia

7, Rua da Horta Sêca, 1.º — LISBOA

Telephone: Central-27

Assignatura, por anno (24 numeros)

Portugal	Esc. 15#00
Hespanha.	Pesetas 17,00
França, Belgica e Suissa .	Franco 25,00
Inghlaterra.	Libras 1.0.0

36. ANNO - 1923

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 36.º ANNO — 1923

	Pag.
Alistamento de ferro-viarios para o Rhur.....	161
Anno (O) de 1922, por <i>Quirino de Jesus</i>	2
Aos bibliophilos: 13 e.....	23
Aos nossos assignantes: 65, 149, 157 e.....	317
Arrematações: 23, 45, 62, 78, 94, 110, 122, 231, 259, 283 e.....	312
Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	202
Atrazos (Os) na saída da <i>Gazeta</i>	149
Autonomia (A) da Madeira e dos Açores, por <i>Quirino de Jesus</i>	197
Aviação (A) ao serviço dos correios e dos transportes de passageiros e mercadorias.....	270
Aviação (A) no estrangeiro.....	183
Baixa de tarifas na Austria.....	86
Balanço (O) do Anno, por <i>J. Fernando de Souza</i>	1
Banco de Angola, por <i>Quirino de Jesus</i>	289
Banco (Um) na America do Norte.....	40
Boletim commercial e financeiro , por <i>Q. J.</i> — 8, 24, 40, 56, 72, 90, 108, 120, 133, 142, 156, 166, 173, 190, 203, 215, 230, 242, 258, 271, 283, 295, 311 e.....	327
Caminhando á tóa, por <i>J. Fernando de Souza</i>	113
Caminho de Ferro de Angola.....	146
Caminho (O) de ferro de Benguela em 1921 e 1922, por <i>J. Fernando de Souza</i>	247
Caminho de Ferro de Carregado a Peniche.....	145
Caminho de ferro directo de Sevilha a Lisboa, por <i>Andrade Gomes</i>	212
Caminho (O) de Ferro Pan-Americano, do <i>Brazil-Ferro-Carril</i>	291
Caminhos de Ferro Atravez d' Africa.....	156
Caminhos de ferro austriacos.....	291
Caminhos (Os) de ferro brasileiros.....	94
Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	231
Comboios rapidos.....	231
Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	243
Serviço internacional.....	243
Caminhos (Os) de ferro do Paraguay.....	293
Caminhos (Os) de ferro e o cambio, por <i>J. Fernando de Souza</i>	179
Caminhos (Os) de ferro hespanhoes e o Directorio Militar: 282, 290 e.....	325
Caminhos (Os) de ferro italiano 16 e.....	225
Caminhos de ferro na Alemanha.....	69
Caminhos (Os) de ferro suissos.....	243
Carreira (Uma) do «Lloyd Brasileiro».....	35
Cartas de Paris , por <i>Guerra Maio</i> : 5, 20, 42, 58, 74 e.....	92
Carteira do accionista: 8, 146, 161 e.....	173
Circulação (A) Fiduciária, por <i>Quirino de Jesus</i>	301
Comboios ligeiros, denominados «Conductor - Gard - Trains» do London & Eastern Railway.....	311
Commercio de importação e exportação na França.....	301
Commercio externo, por <i>Quirino de Jesus</i>	18
Commercio (O) norte-americano.....	271
Como se faz a historia.....	224

	Pag.
Companhia (A) de Porto á Póvoa e Famalicão, por <i>Fernando de Souza</i>	157
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.....	239
Companhia (A) dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 1922, por <i>J. Fernando de Souza</i>	219
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — (Relatorio): 13, 26, 176, 189, 226, 241, 257, 281, 294, 304 e.....	324
Companhia Internacional dos «Wagons-Lits».....	281
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro: 13, 122, 165 e.....	288
Conferencia internacional sobre formalidades aduançairas.....	326
Conferencia sobre trafego internacional P. H. F.....	270
Confusão.....	67
Congresso (O) de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano, por <i>Carlos Manito Torres</i> , 117, 129, 151, 163, 174, 187, 202 e.....	213
Congresso (O) Internacional de Caminho de Ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> , 17, 51, 66, 81 e.....	102
Congresso Internacional de Caminho de Ferro: 144 e.....	290
Conselheiro Fernando de Souza.....	149
Construcções (As) maritimas.....	61
Construcções (As) navaes em 1922.....	210
Contribuição dos Estados Unidos no automobilismo mundial.....	214
Contrôle (O) de Lourenço Marques, por <i>Quirino de Jesus</i>	265
Convenção de Berne.....	160
Convocações: 110 e.....	166
Correspondencia: 43 e.....	62
Cotações na Bolsa de Lisboa: 9, 25, 41, 57, 73, 91, 109, 121, 134 e.....	142
Crise (A) do Numerario, por <i>Quirino de Jesus</i>	221
Crise (A) financeira, por <i>Quirino de Jesus</i>	236
Crise (A) nacional, por <i>Quirino de Jesus</i>	318
Dsecarrilamentos administrativos, por <i>J. Fernando de Souza</i>	137
Desde os navios aos tabacos, por <i>Quirino de Jesus</i>	182
Direitos (Os) das companhias, por <i>J. Fernando de Souza</i>	263
Electrificação de linhas alemãs.....	269
Electrificação dos caminhos de ferro do Brazil e do Mexico.....	243
Electrificação (A) dos Caminhos de ferro francezes.....	43
Electrificação (A) do «Virginia Railway».....	258
Em França nem hora de verão nem hora de Strasburgo.....	122
Emprego do hydrogenio como substituto do carvão.....	146
Emprestimo (O), por <i>Quirino de Jesus</i>	169
Emprestimo (O) e as illusões governativas, por <i>Quirino de Jesus</i>	115
Emprestimo (O) e o cambio, por <i>Quirino de Jesus</i>	150
Emprestimo (O) e o «deficit», por <i>Quirino de Jesus</i>	53
Emprestimo (O) interno, por <i>Quirino de Jesus</i>	83

	Pag.
Entrada e sahida de passageiros, bagagens, valores e mercadorias, no territorio allemão.....	62
Escola (Uma) para ferro-viarios no Brazil.....	226
Estatistica dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.....	106
Exploração (A) dos nossos carvões mineraes, por <i>F. Martins</i>	59
Exploração (A) dos nossos carvões mineraes.....	87
«Expresso (O) azul».....	62
Expresso Marselha-Toulouse-Lisboa.....	87
Falta de espaço.....	146
Faira (A) comercial official de Bruxellas.....	78
Ferrocarriles (Los) Argentinos, da <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i>	250
Fomento agricola, por <i>Quirino de Jesus</i>	249
Gralha (A) recalcitrante.....	23
Grandioso (Um) projecto.....	23
Helium (O).....	146
Homem (Um) de bem, por <i>Guerra Maio</i>	101
Hora (A) de verão em França.....	108
Horarios dos comboios: 16, 32, 48, 64, 80, 96 e.....	112
Hulha (A) Branca.....	222
Hulha branca.....	256
Ilustração Portuguesa.....	116
Instrucção (A) profissional no Sul e Sueste: 11, 28, e.....	43
Lnificios: 10 e.....	27
Lazareto pecuario em Fuentes de Oñore.....	116
L. de Mendonça e Costa: 113, 125 e.....	157
Linha aerea Toulouse-Argel.....	107
Linha de Aymonte á fronteira de Portugal.....	93
Linha (A) de Louzã a Arganil, por <i>J. Fernando de Souza</i>	167
Linha (A) de Villa Franca a Peniche, por <i>J. Fernando de Souza</i>	210
Linhas americanas.....	327
Linhas estrangeiras: 37, 60, 77, 86, 165, 173, 186, 215, 224, 269, 280, 295, 303 e.....	323
Linhas (As) ferreas de todo o mundo.....	22
Linhas portuguezas: 12, 23, 60, 79, 108, 141, 155, 175, 186, 202, 224, 242, 254 e.....	269
Linho (O) da Russia.....	271
Locomotivas de turbina Ljungström.....	61
Locomotivas hespanholas.....	176
Maior (O) dirigivel do mundo.....	254
Maior (O) submarino do mundo.....	222
Manual do viajante em Portugal: 138, 201, 215, 230, 242, 258, 269, 280, 291 e.....	303
Marcação (A) de logares reservados na theoria e na pratica, da <i>The Railway Gazette</i>	259
Material de Caminhos de ferro para Moçambique.....	231
Mauretania (O).....	122
Melhoria de situação do pessoal da Companhia Portuguesa.....	77
Mercurio (O) hespanhol.....	56
Metalurgia (A) em 1922.....	55
Metropolitano silencioso.....	146
Missa, e baile nos expressos americanos.....	90
Morte (A) do nosso Director.....	97
Morto (Um), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	102

Na Argentina.....	295
Necrologia:	
Alfredo Gerard.....	203
Alfredo (D.) Loevy.....	86
Antonio Alfredo Barjona de Freitas	86
Ariosto (Dr.) de Moncada.....	225
Carlos Castelhamo.....	43
General Justino Teixeira.....	55
Julio da Silva Ferreira.....	303
Nossa (A) Gazeta.....	51
Nossa (A) legislação ferro-viaria,	
por J. Fernando de Souza.....	125
Nosso (O) Director.....	81
Nota sobre a frenagem de locomo-	
tivas, por Pedro Joyce Diniz.....	38
Nova (A) locomotiva «Makhonine»	89
Nova Estatística Official de Cami-	
nhos de Ferro, por J. Fernando	
de Souza.....	235
Nova (A) sobretaxa e a sua applica-	
ção, por Nemo.....	251
Nova (Uma) unidade ferroviária,	
por Pedro Joyce Diniz.....	208
Novas industrias em Portugal—	
Inauguração da Fabrica de Desti-	
lação de Madeiras em Pampilho-	
sa o Botão.....	320
Novas sobretaxas, por J. Fernan-	
des de Souza.....	33
Novas tarifas.....	53
Novas (As) tarifas.....	-78
Novas (As) taxas postaes.....	19
Novo calendario.....	122
Novo (Um) carburante.....	227
Novo (O) contracto dos Tabacos,	
por Quirino de Jesus.....	67
Novo (Um) hotel em Villa Real de	
Santo Antonio.....	145
Novo metropolitano.....	264
Novo (Um) serviço aereo de passa-	
geiros e carga.....	269
Novos caminhos de ferro do Mi-	
nho, por J. Fernando de Souza: 287	
e.....	299
Novos (Os) comboios rápidos em	
França.....	143
Obras (As) da gare do Rocio: 226 e	
Organizações internacionaes de	
Caminhos de ferro.....	269
Ouro (O) da França.....	146
Pablo (D.) Rozpide.....	89
Para evitar novos accidentes.....	254
Pequenos (Os) ramaes como auxi-	
liares do desenvolvimento das	
industrias, por F. Martins.....	75
Pesquisas de carvão.....	146
Petroleo e carvão dos Estados Uni-	
dos.....	212
População (A) de Portugal, por	
Quirino de Jesus.....	34
Postos sanitarios nas estações de	
Ovar e Torre das Vargens.....	142
Premio triennial «Arthur Dubois»..	77
Preservação das travessas de ca-	
minhos de ferro por meio de	
uma mistura de creosota e pe-	
troleo bruto.....	306
Problema (O) do custo da vida,	
por Quirino de Jesus.....	159
Produção do assucar em Hespanha	62
Produção (A) mundial do ouro...	170
Prorogação da sobretaxa nas ta-	
rifas hespanholas.....	230
Publicações recebidas.....	311
Questão (A) dos tabacos, por Qui-	
rino de Jesus.....	208
Reclamações (As) da F. N. C., por	
Quirino de Jesus.....	139
Reducção no transporte em ca-	
minho de ferro aos mutilados da	
guerra.....	145
Reforma da regulamentação ferro-	
viaria nos Estados Unidos.....	69
Regimen internacional dos Cami-	
nhos de Ferro.....	83
Regimens (Os) tarifarios em França	
e Portugal.....	70
Rendimentos (Os) dos caminhos de	
ferro, por A. G.....	93
Reparação de pontes e estradas...	172
Roma-Expresso (O).....	87
Romaria á Sr ^a da Ajuda em	
Espinho.....	243
Seguro de bagagens: 3, 39 e.....	92
Seguro de bagagens e mercadorias	231

Seguro de mercadorias, animaes e	
vehiculos a transportar por ca-	
minho de ferro: 238 e.....	259
Seguro (O) nos Caminhos de Ferro	86
Serviço de comboios entre Paris e	
Londres.....	288
Serviço de pass geiros entre Bem-	
fica e Torres Vedras.....	256
Situação (A) economica da Russia	310
Situação (A) Nacional, por Quiri-	
no de Jesus 103 e.....	277
Situação (A) privilegia da dos Açô-	
res.....	35
Sobretaxas (As).....	265
Sobretaxas (As) e a situação do	
pessoal ferro-viário.....	255
Sociedade Alemtejana de Seguros	
«A Patria».....	85
Solução d'um problema—Aplica-	
ção das anamorphoses geometri-	
cas ás curvas de concordancia	
parabolica, por M. Gonçalves	
Rueda.....	49
Tarifa franceza para grupagem de	
mercadorias.....	11
Tarif s (As) dos Caminhos de ferro	
inglezes.....	19
Taxas telegraphicas entre Portugal	
e Brazil.....	83
Telephones de voz alta para com-	
boios subterraneos.....	20
Telephone (O) nos Estados Unidos	310
Trafego directo entre a Allemanha	
e a Russia.....	325
Travessas para Lourenço Marques.	58
Tunnel (O) da Mancha.....	20
Typos de carris e suas caracteris-	
ticas. (Relatorio apresentado á	
Direcção dos Caminhos de Ferro	
do Sul e Sueste), por J. Fernan-	
do de Souza: 276 e.....	315
Uma obra malf dada. O troço do	
Barreiro e Cacilhas, por J. Fer-	
nando de Souza.....	196
Um pequeno melhoramento na	
nossa Gazeta.....	10
União Central de Abastecimentos.	278
União Internacional de Caminhos	
de Ferro: 24, 36, 166, 191, 199,	
237 e.....	281
Unificação de freios dos Caminhos	
de ferro francezes.....	61
Vapor «Angola».....	133
Venda (A) de bilhetes na estação	
do Rocio.....	243
2. ^a Via (A) do Norte e o renova-	
mento das linhas de Norte e Oeste	
2. ^a Via (A) do Norte entre Gaia e	
Porto, por Vicente Ferreira.....	181
Viação (A) nas nossas colonias,	
por Ferreira Mendes.....	195
Viação (A) urbana no Rio de Ja-	
neiro.....	131
Viagens a Luso-Bussaco.....	271
Viagens e transportes: 6, 21,	
38, 60, 76, 89, 108, 119, 140, 155,	
161, 175, 186, 200, 228, 241, 256,	
282, 293, 311 e.....	230

PARCE OFFICIAL

Legislação por linhas

Aldeia Gallega ao Rio das Enguias	293
Batalha a Martingança.....	160
Cascaes á Praia do Guincho 105,	
119, 143 e.....	155
Cella á Praia da Nazareth.....	280
Cezimbra a Cacilhas e a Setubal,	
90, 253 e.....	293
Coimbra a Louzã e a Arganil, 105,	
160, 253 e.....	280
Covilhã (cidade) á estação.....	78
Ermidas—Sado a Beja.....	172
Mangualde a Vizeu.....	78
Legislação diversa	
Ampliação da estação de Praia....	280
Caminhos de ferro mineiros (De-	
creto 9044).....	223
Fundo de Viação e Turismo (De-	
creto 9131).....	280
Organização geral dos Caminhos	
de Ferro do Estado, 170, 184,	
223, 239, 252, 266, 279, 292, 308, e	
Prorogação do prazo de validade	
de tarifas.....	3
Terrenos sobrantas.....	254

Tarifas e Avisos ao Publico

Distribuidos com os nume- ros abaixo

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Tarifa de Camionagem em Lisboa.	841
4. ^o e 5. ^o aditamentos ás Tarifas	
Internacionaes n. ^{os} 301, 302, 303,	
e P. H. F. n. ^o 3 de g. v.....	842
Aviso A. n. ^o 53—Serviço que pres-	
tam as estações, apeadeiros, Des-	
pachos Centrais e c. es da Com-	
panhia.....	842
Aviso A. n. ^o 54 Novo regimen ta-	
rifario.....	845
Aviso A. n. ^o 55—Transportes de	
ou para a linha do Terreiro do	
Trigo, entrepostos, etc., do Porto	
de Lisboa.....	843
Aviso A. n. ^o 56—Serviço combi-	
nado com linhas portuguezas....	845
Aviso A. n. ^o 57—Horas da aber-	
tura e encerramento das estações	
1. ^o Aditamento á tarifa de opera-	
ções aduaneiras em Badajoz....	845
Aviso A. n. ^o 58—Prazos de trans-	
porte.....	846
Tarifa de camionagem de Collares	
—Central.....	846
Tarifa de camionagem da Central	
de Penamacor.....	850
1. ^o Aditamento á tarifa de camio-	
nagem de Penamacor.....	855
2. ^o Aditamento á tarifa de camio-	
nagem de Penamacor.....	856
1. ^o Aditamento á tarifa A. de g. e	
p. v.....	856
Aviso A. n. ^o 65—Sobretaxas.....	859
1. ^o Aditamento á tarifa especial	
n. ^o 3 de g. v.....	861
3. ^o Aditamento á tarifa de camio-	
nagens entre Louzã e Avô.....	862
3. ^o Aditamento ao Aviso A. n. ^o 53	864

Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste)

Classificação geral de mercado-	
rias.....	850
Tabelas de preços da tarifa espe-	
cial n. ^o 1 p. v.....	850
2. ^o aditamento á tarifa especial n. ^o	
1 g. v.....	858
Aviso C. n. ^o 2—Sobretaxas.....	859
Sul e Sueste	
Aviso B 833—Novo regimen tarifa-	
rio.....	850
Tarifas especiaes de g. v. n. ^{os} 1, 2 e 3	850
Complemento á Tarifa de despesas	
accessorias.....	850
Tarifa de Transporte Fluvial.....	850
» » Camionagem em Lisboa.	850
» » Aluguer de terrenos.....	850
» do Ramal das Lezírias.....	850

Minho e Douro

2. ^o Aditamento ás tarifas interna-	
cionaes P. H. F. n. ^{os} 1 e 2 de g. v.	843
Aviso C. 64—Novo regimen tarifa-	
rio.....	845
1. ^o Aditamento á tarifa especial	
n. ^o 1 de g. v.....	853
Beira Alta	
Tarifa especial interna n. ^o 1 g. v.	
—Bi hetes a preços reduzidos...	846
Tarifa especial interna n. ^o 2 g. v. Bi-	
lhetes de ida e volta.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 3 g—	
Entrada nas gares e transito a	
pé na linha.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 4 g v.	
Salões, lugares de luxo.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 5 g v.	
Telegramas.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 6 g v.	
Recovagens e generos frescos...	846
Tarifa especial interna n. ^o 7 g v.	
Animais vivos por vagão comple-	
to.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 8 g v.	
Volumes até 10 kilos.....	846
Tarifa especial interna n. ^o 9 g v.	
Transporte de au omovels...	846
Complemento á tarifa de despesas	
accessorias.....	846

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do commercio e Communicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

1.º do 36.º anno LISBOA, 1 de Janeiro de 1923 Numero 841

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Tarifa de camionagem em Lisboa:

Rosto e indice do volume do anno findo.



SUMMARIO

O balanço do anno, por J. Fernando de Souza.....	1
O anno de 1922, por Quirino de Jesus.....	2
Parte official.....	3
Seguro de bagagens.....	3
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	5
Viagens e transportes.....	6
Carteira dos acionistas.....	8
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro.....	8
Cotações.....	9
Tarifa franceza para grupagem de mercadorias.....	10
Um pequeno melhoramento da nossa gazeta.....	10
Lanifícios.....	10
A instrução profissional no Sul e Sueste.....	11
Linhas portuguezas.....	12
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	13
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	13
Para bibliófilos.....	13
Horario de partidas e chegadas de comboios.....	16



O BALANÇO DO ANNO

Mais um anno decorrido, sem que para a nossa vida ferroviaria se possam vaticinar progressos ou esperanças fagueiras de melhor futuro. Os grandes males de que enferma, longe de se atenuarem, agravaram-se, principalmente no que respeita á situação financeira proveniente da crise cambial.

Abriu o anno de 1922 com o cambio a 4 $\frac{3}{8}$ e fechou a 2 $\frac{3}{16}$. A libra-ouro passou de 60\$00 a 115\$00.

Basta este confronto de cifras para se avaliar o que representa o augmento do custo de materiaes, especialmente do carvão. Paralelamente crescia o custo da vida e com elle as subvencões que era necessario dar ao pessoal para lhe minorar as difficuldades.

Que importa o augmento de receitas determinado pelo das sobretaxas elevadas a 300 % em janeiro e a 500 % em setembro ultimos? Tudo foi absorvido pelas despesas originadas pelo cambio e pelas subvencões dadas ao pessoal, sem que se possa atender mais largamente aos encargos financeiros, nem ás obras e aquisições do material necessario.

Por outro lado a esperança de ser resolvido o instante e grave problema da encomenda de material

fixo e circulante na Allemanha por conta das reparações devida ao Estado quasi por inteiro se dissipou logo que deixou de ser ministro do commercio o sr. dr. Nuno Simões que o tomara a peito no intento de recuperar o precioso tempo perdido. Foi o assunto votado a criminoso abandono pelo sr. Lima Basto, que por outro lado deixava correr á revelia o assumpto vital da reparação das estradas, travando systematicamente tudo o que podia facilitar a acção da respectiva Administração Geral.

A actividade d'esse Ministro apenas se exerceu para fazer votar nas Camaras e transformar em lei um projecto desastrado que aqui analysámos, tendo por fim a applicação de cerca de 30.000 contos á construcção de varios troços complementares dos C. F. E. á custa do alargamento da circulação fiduciaria.

Tal não era necessario, porque o fundo especial tem disponibilidades sufficientes para os encargos d'essas construcções, varias das quaes não deviam ser empreendidas na presente conjuntura.

Em artigos de 16 de junho, 16 de agosto e 1 de outubro mostrámos os graves defeitos do projecto e o abandono a que eram votadas as regiões servidas por linhas exploradas por companhias.

Não houve razões que prevalecessem perante a incompetencia e a politica de campanario.

Nenhuma providencia se tomou para encarar de frente o problema ferroviario e robustecer o credito das companhias, tão intimamente ligado com o do Estado. Empirismos, agravamento de sobretaxas a que se não pode recorrer indefinidamente; eis em que se cifra a acção dos nossos politicos.

Felizmente nem tudo são miserias. Algumas providencias se tomaram, que merecem louvores. Reclamem todas sobre um homem que, por ter revelado decisão, iniciativa, capacidades governativas, foi affastado da ultima combinação ministerial: o sr. dr. Vasco Borges.

Devemos-lhe, em primeiro lugar, um decreto acabando com a antecipação da hora do verão, que não tinha resultados economicos sensiveis e apenas servia para perturbar as relações internacionaes pela mudança da hora na fronteira, visto que a Hespanha mantinha inalteravel a hora.

Tinha sido ponderada a conveniencia d'essa medida ao sr. dr. Nuno Simões, que não teve tempo de pô-la em pratica. O seu sucessor, incapaz de qualquer iniciativa, guardou o projecto do decreto sem lhe dar andamento, até que, felizmente, se reconheceu que o assumpto devia correr pela pasta do Trabalho, o que permittiu a intervenção decisiva do sr. dr. Vasco Borges, que rapidamente o resolveu.

Assim ficámos livres da mudança de hora, e conquistámos a uniformidade da hora peninsular.

Ao mesmo Ministro deveram os Caminhos de Ferro a publicação do novo regulamento do horario do trabalho, estudado por uma commissão de individualidades competentes.

Ocupámo-nos do assumpto em artigo de 1 de abril e ponderámos a necessidade de substituir o absurdo regulamento, que se achava legalmente caduco, por outro que attenuasse a maleficencia do preceito das 8 horas e fizesse as distincções necessarias de presença e serviço effectivo.

Foi promulgado o novo regulamento. Debalde choeram os telegramas de agremiações operarias e de empregados de commercio protestando ignaramente. O Ministro foi inflexivel e manteve-o sem alterações. Assim haja firmeza nos seus sucessores!

Convem ainda referir que mercê da entrega interinamente da pasta do Commercio ao sr. dr. Vasco Borges teve este ensejo de tomar a peito o assumpto do

fornecimento de material allemão, conseguindo que á ultima hora e á pressa se ultimassem encomendas e se apreciassem contractos a tempo de os fazer seguir dentro dos prazos. Por esta forma se aproveitou em beneficio dos Caminhos de Ferro a prestação de 1922 por conta das reparações. As encomendas feitas, principalmente no que respeita a locomotivas, foram importantissimas e acham-se entregues á casa Henschel cuja notoriedade e competencia é ocioso encarecer.

Tambem não deixaremos de mencionar, pela importancia que tem para o trafego transatlantico, a promulgação da lei auctorizando o contracto com a Sociedade Marconi para o estabelecimento da telegraphia sem fios. Ainda o genio mau do sr. Lima Basto foi causa de delongas, a que poz termo a persistencia do sr. Ministro das Colonias, resolvendo depois o sr. dr. Vasco Borges as difficuldades burocraticas que faziam protelar a assignatura do contracto. Por este Ministro foi apresentada uma proposta de lei regulando equitativamente a cedencia do material allemão ás companhias. Foi trabalho perdido, perdido de Sisypho que será necessario rolar novamente pela montanha acima. Devemos registar a concessão de dois troços minúsculos, mas de consideravel importancia para o movimento suburbano de Lisboa e Porto,

O primeiro é o prolongamento do ramal de Cascaes, até á Marinha e á Praia do Guincho, instrumento da urbanização planeada pela criação de uma cidade-jardim na Marinha, onde se acha installado já o campo do hipodromo—onde outros jogos sportivos se realizarão.

O primeiro troço de Cascaes á Marinha, com cerca de 4 kilometros, vae ser immediatamente construido.

Acha-se finalmente assente a combinação para a electrificação do ramal de Cascaes, aproveitando-se material allemão fornecido em conta das reparações.

E' natural que a electrificação se estenda ao novo troço. A concessão foi feita nos termos das bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de 1899.

A' iniciativa da Sociedade Commercial Financeira se deve este melhoramento, o qual, conjugado com o vasto plano de melhoramentos do Estoril, em via de realização, vae contribuir para o incremento das estações balneares e de inverno, e portanto de turismo n'aquella formosa região.

Foi igualmente concedido á Companhia da Povoação o troço da Boa Vista á Trindade, a que em tempos nos referimos, e que vae trazer ao centro da cidade, mediante uma estação no topo da nova avenida, o movimento da linha suburbana do Porto á Povoação e Famalicão. Aproveitou-se a concessão para promover o alargamento, a 1 metro, das linhas actuaes, e para fixar o prazo da concessão destas, que estava indefinido. E' provavel que a electrificação das linhas seja empreendida simultaneamente.

Durante o anno apenas se realizou a tardia abertura do troço de Portimão a Lagos, que ha annos devia ter sido realizado.

Dos esforços feitos para desenvolver o trafego internacional demos conta já no numero de 15 de dezembro. Ultimaram-se os trabalhos de revisão das tarifas que tinham sido postas provisoriamente em vigor. Com essa revisão coincide um agravamento de taxas que vae ser mal acolhido pelo publico.

Como se vê, mesquinho é o activo do anno de 1922, que lega ao seu successor difficuldades graves, sem que se haja procurado abrir o caminho á sua solução methodica.

O inalteravel empirismo, o regime de governantes ephemeros, incapazes de largas previsões e de acção perseverante e methodica!

J. Fernando de Souza

O anno de 1922

Ao sahir este numero da *Gazeta* haverá terminado o anno de 1922. Foi o peor de todos, por vir depois dos outros, e por não ter vindo ainda a reacção governativa e nacional que é indispensavel contra o afundamento determinado. Se ella não viesse no periodo que se abre agora, 1923 seria ainda mais tragico do que 1922.

Lembre-mos de que ainda no começo de 1922 a libra esterlina, cheque, tinha um valor medio de 59\$00 e de que no decurso do anno veio até 120\$00, só baixando um pouco de 100\$00, depois d'isso, por influencia das vendas de cambias feitas na praça pelo Governo. Lembre-mos tambem de que no principio do anno findo o custo da vida era já doze vezes maior que antes da guerra, e de que atravez d'elle marchou rapidamente para o dobro. Os males do cambio e da carestia andaram, pois, tanto nos doze ultimos mezes como desde julho de 1914 até dezembro de 1921!

Quer isto dizer que elles obedecem a uma tremenda lei de velocidade acelerada, duplicando a sua força em periodos cada vez mais pequenos. Com as mesmas tendencias actuaes, vê-los-hiamos dobrar de intensidade em curtos mezes. Ahi é que está a maior gravidade da situação.

A rapidez do crescimento não é sómente nos agios do ouro e nos preços. E' tambem nos restantes indices da nossa terrivel desorganização, embora em alguns pontos o augmento não seja tão vertiginoso.

As despesas publicas devem ter crescido por mais de 400.000 contos. O seu total agora deve andar por 1.100.000 contos. As receitas pouco excederão um terço, mesmo depois de contarmos o que possa vir da nova lei fiscal. Não é exagerado supor que o *deficit* se approxime de 700.000 contos. Elle marchará depressa para o milhão, pelos despenhadeiros em que vamos rolando sem fim.

A divida nacional, como consequencia necessaria, deve ter crescido tambem, talvez, uns 400.000 contos em 1922. O total é já superior a 2.000.000 de contos, sendo 250.000 em ouro. Os encargos annuaes, comprehendidos os agios, passam além dos 200.000 contos.

O augmento da circulação fiduciaria, que vem sendo cada vez maior desde o armisticio, pois uma parte do que houvera em 1920 foi praticamente por conta de 1921 como em tempo mostrámos, foi tambem superior em 1922, indo muito além de 300.000 contos. Na totalidade ella excede já um milhão de contos.

A produção nacional deve ter sido tambem menor. Não acreditamos que houvesse sido maior do que a de 1921 a de trigo. As recentes estatisticas publicadas a tal respeito no *Diario do Governo* baseiam-se em notas de *informadores* que não offerecem segurança. Todo o trabalho nacional, mas especialmente o da lavra da terra, diminui cada vez mais em extensão e, sobretudo, nos seus effeitos uteis. A cultura, como temos ditos mudou-se em pecuaria ou tornou-se pior do que era. A produção de alimentos para o paiz deve ser inferior a dois terços da que era antes da guerra. Nas proprias zonas do centro do paiz as sementeiras vão decrescendo por falta de braços e pela carestia enorme dos salarios. Ha pontos onde ellas não chegam a ter metade da extensão antiga.

Avolumaram-se recentemente os boatos de que a nossa exportação era superior á importação, e de que

o balanço commercial estava equilibrado com vantagem. Não pode ser verdade. De 1914 a 1920 as quantidades de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos marítimos foram apenas de 60 % e 53 %, respectivamente, das que o teriam sido se pelo menos se conservassem as medias correlativas de 1912 e 1913. As mesmas percentagens em 1920 chegaram sómente a cerca de 80 % e 66 %. Depois d'isso ambas devem ter diminuído. A baixa da importação está muito longe de ser um signal de prosperidade, quando ao mesmo tempo decresceu a produção interna e a exportação nacional. O caso deve se tristemente á impossibilidade de se comprarem, pela deficiencia de ouro e pela desordem cambial, os materiaes, machinismos e materias primas indispensaveis para a reconstrução economica.

De todas as maneiras se chega á conclusão gravissima de que vamos vivendo cada vez mais á custa não só dos capitaes preexistentes, publicos e particulares, mobiliarios e immobiliarios, sem as reparações normaes, mas tambem dos saques sobre o futuro. O nosso consumo ou despesa total excede a produção, ainda mesmo depois de incluímos na receita aquillo que nos mandam os nossos emigrantes. O paiz não pode prolongar esta progressão desastrosa dos seus males financeiros e economicos, da mesma forma que um organismo não pode viver das reservas dos seus tecidos por longo tempo, sem se refazer conforme as leis da natureza.

Até onde pode ir a aceleração da marcha dos males n'estas quedas do abysmo, podemos ver de modo expressivo nos factos recentes da Allemanha. De janeiro a dezembro de 1922 a circulação fiduciaria galgou de 122 biliões a 1 trilhão de marcos, o agio do ouro quintuplicou, o custo da vida subiu muito para além do decuplo. Por maior que seja a diversidade de circumstancias, podemos ter a certeza absoluta de que marchariamos para situações tão desastrosas como essas, caso fosse possivel continuar a actual vida do Estado e do paiz. Mas antes d'isso teriamos aqui a bancarrota, a fome, convulsões tremendas e, por isso, quebrantamentos graves na soberania e dominios de Portugal.

Não podemos ir, sem os mais terriveis perigos, muito além do ponto onde fomos pelo despenhamento n'estes abysmos. Temos de sahir d'ahi depressa por um esforço heroico da nação, dentro da ordem, pois os movimentos revolucionarios arriscar-nos-hiam a maiores complicações, que podiam precipitar as mais formidaveis catastrophes.

Desde longe temos insistido na verdade de que os partidos não podem adoptar as grandes soluções reclamadas pela necessidade da salvação publica. Só um ministerio nacional, extranho a elles, pode emprehender essa obra, que tambem precisa do apoio do paiz inteiro. Urge que elle seja formado afinal, porque sem isso o anno de 1923 será fatalmente o mais funesto, indo não sabemos até onde o afundamento da Patria.

Quirino de Jesus.

PARTE OFFICIAL

Ministério do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Portaria n.º 3.403

Attendendo a que, nos termos da portaria n.º 3.111, de 11 de Março de 1922, o actual regimen tarifario dos caminhos de ferro só é valido até o fim do corrente anno;

Attendendo a que ainda não está concluido o processo de revisão das tarifas:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Commercio e Comunicações, prorogar o prazo de validade das actuaes tarifas até um mez a contar da data da publicação no *Diario do Governo* das novas tarifas.

Paços do Governo da Republica, 16 de Dezembro de 1922.—
O Ministro do Commercio e Comunicações, *Fernando Brederode*.

SEGURO DE BAGAGENS

Fundou-se recentemente em Lisboa sob o titulo *Companhia Européa de Seguros de Mercadorias e Bagagens*, uma empresa, similar de outras já ha annos existentes no estrangeiro, com o fim de explorar o seguro de bagagens e mercadorias em transporte por qualquer das vias, ferrea, maritima ou aerea.

Esta empresa limita, por emquanto o serviço ao seguro das bagagens dos passageiros, estando porém, a estudar para prazo não muito dilatado o estabelecimento do seguro de mercadorias.

Tratando-se de uma innovação entre nós, da qual ha a esperar o melhor resultado, julgamos interessante para os nossos leitores dar-lhes a conhecer a forma como taes serviços funcçãoam e as vantagens que offerece a todo o viajante, pelo que passamos a dar-lhes em resumo os topicos principaes das condições dos seguros.

Como mais adeante terão occasião de verificar, pode um viajante depois de segurar a sua bagagem, incluindo todos os objectos que leva consigo, inclusivamente a roupa vestida e outros objectos que tenha sobre si, como aneis, alfinetes, brincos, etc., ou nos bolsos, excepto dinheiro, ficar garantido pela importancia em que os segurou durante toda a viagem, quer em transitio, quer em hospedagem n'um hotel, ou ainda em passeio por qualquer forma fóra do principal meio porque se fez transportar, navio, comboio ou aerobus, até completar a sua viagem e pelo espaço de sessenta dias.

Por este seguro que é feito por meio de uma apolice, um passageiro que de Lisboa se destine, por exemplo, a Paris, a quem tenha sido furtado qualquer objecto e em qualquer ponto de viagem, dentro do prazo marcado de sessenta dias, ou lhe tenha sido inutilisado por qualquer incidente alheio á sua vontade ou á sua imprevidencia, e não se tratando de casos de guerra, revoluções, grèves ou decisões de autoridades, receberá a respectiva indemnisação no ponto onde se encontrar ou no mais proximo onde exista uma companhia irmã da *Européa* portugueza; pois que as empresas da mesma natureza existentes na Europa se acham todas ligadas, constituindo-se, por assim dizer, succursaes umas das outras.

Para esse effeito acham-se instaladas succursaes nas cidades seguintes: Amsterdam, Barcelona, Berlim, Berne, Budapest, Helsingfors, Luxemburgo, Munich, Paris, Praga, Roma, Stockolmo, Varsovia e Vienna.

As empresas têm montada a sua policia em toda a Europa; mal se apresenta uma reclamação de um segurado, toma as suas disposições e paga a indemnisação logo que adquira a certeza que é justa a reclamação, mesmo antes de concluidas as suas investigações. Se por ventura depois de pago o seguro, fór encontrado o artigo reclamado, o segurado pode recebe-lo devolvendo a importancia, que lhe fóra paga, á companhia seguradora. Como se vê é tudo quanto ha de mais pratico.

Como acima dizemos, este seguro é feito por meio de apolice; existe, porém, outra forma de seguro por

meio de estampilha, que offerecendo quasi as mesmas vantagens d'aquelle é mais restrictiva.

Para perfeita elucidação dos nossos leitores damos a seguir um extracto das instrucções dadas pela *Euro-pêa* para os seguros a effectuar nas estações da C. P. em harmonia com o contracto estabelecido.

Os passageiros poderão requisitar nos *quichets* de expedição o seguro dos seus volumes na companhia *Europêa*.

O seguro das bagagens despachadas poderá ser effectuado com destino a qualquer estação da C. P. ou em serviço directo nacional ou internacional.

O seguro poderá effectuar-se :

a) com **estampilhas**, com as quaes as bagagens despachadas ou em deposito ficarão a coberto até á concorrência da importancia segura, dos riscos de perda total ou parcial, avarias, furto, atraso na entrega e, de uma forma geral, de todos e quaesquer riscos, incluindo perdas e danos, e sempre que o facto anormal tenha logar dentro do período em que as bagagens se encontrem em poder do caminho de ferro e salvo apenas os casos de força maior.

b) com **apolices**, com as quaes ficará a coberto toda a bagagem do passageiro, não só as despachadas ou em deposito, como os próprios volumes de mão, quer na posse dos passageiros quer despachados. Este seguro cobre os riscos de perda total, parcial e avarias, seja qual fôr a causa do sinistro, mesmo quando devido a força maior; apenas exceptua o atraso na entrega e perdas e danos.

Este seguro é valido por 60 dias a contar da emissão da apolice, não só durante a viagem nas linhas da C. P. como em qualquer transporte e durante a estadia em toda e qualquer parte da Europa.

Não é exigido acondicionamento especial para as bagagens a segurar.

Premios de seguro por estampilhas—As bagagens podem segurar-se pelo valor de 1.000\$00 e seus multiplos mediante os premios seguintes :

Por cada 1 000\$00 ou fracção

1\$80	por expedição com trajecto..... até	150 km.
3\$60	" " " " de	151 " 400 "
5\$40	" " " " " 401 "	700 "
7\$20	" " " " " 701 "	1.200 "
10\$80	" " " " " 1.201 ou mais "	

N'esta tabella estão incluídos os impostos que incidem sobre os premios de seguros

A distancia é calculada pelo trajecto sem interrupção incluindo, portanto, nas bagagens em serviço internacional, os percursos portuguezes e os estrangeiros.

Os objectos estão a coberto desde a entrega da senha ao passageiro, no acto do seguro, até á sua recolha na estação destinataria.

A operação do seguro effectua-se pela apposição de estampilhas nas senhas das bagagens, correspondentes ás 5 categorias de premios. As estampilhas são de tamanhos e cores diferentes conforme o seu valor, e como é de 1.000\$00 o valor minimo de cada seguro, será necessario colar na senha respectiva tantas estampilhas de 1.000\$00 quantas as necessarias para representarem o valor seguro se este fôr inferior a 10.000\$00, e tantas d'esta quantia quantas as dezenas de milhares de escudos que o seguro represente.

Apresentemos exemplos :

Bagagem de Lisboa a Porto segura em 8 000\$00—Como o trajecto está comprehendido entre 151 e 400 km, colar-se-hão na senha 8 estampilhas de 1.000\$00 e do premio de 3\$60 (verdes).

Bagagem no mesmo percurso segura em 11.000\$00—Appôr-se-ha uma estampilha (grande, verde) de 10.000\$00 e do premio de 36\$00, e outra pequena de 1.000\$00 e do premio de 3\$60.

As estampilhas são inutilisadas com o carimbo da estação e datadas, iudicando-se no talão da senha a quantia segura e o premio recebido.

Estes seguros só se podem effectuar no momento da expedição ou da reexpedição da bagagem, não sendo acceto qualquer pedido posterior para ser seguro n'uma estação intermedia do percurso.

As bagagens em deposito nas estações para serem despachadas, bem como os volumes de mão, podem segurar-se por 100\$00

e multiplos d'esta quantia, com o limite maximo de 1.000\$00 por cada recibo de *consigne*, mediante os premios seguintes :

Para o valor de	100\$00.. ..	\$10
" " " "	500\$00....	\$40
" " " "	1.000\$00....	\$80
" " " "	2.000\$00....	1\$60
" " " "	5.000\$00.....	4\$00

N'estas importancias está tambem incluído o imposto.

Este seguro é tambem feito por estampilha, procedendo-se da mesma forma que para com as bagagens despachadas.

Seguro por apolice—Este seguro é feito tambem nas estações do caminho de ferro, mediante a cobrança do premio de 20\$00 por cada 1.000\$00 a segurar. A apolice poderá ser vendida independente do despacho da bagagem.

As apolices são de seis especies, conforme a importancia a segurar, e differenciam-se não só pela indicação da importancia segura e respectivo premio, como pelas cores diferentes.

Para o seguro de	1.000\$00—premio de	20\$00 (apolice branca)
" " " "	2.000\$00—	" " 4\$00 (" verde)
" " " "	3.000\$00—	" " 6\$00 (" amarela)
" " " "	5.000\$00—	" " 100\$00 (" azul)
" " " "	10.000\$00—	" " 200\$00 (" cinzenta)
" " " "	20.000\$00—	" " 400\$00 (" violeta)

Estas importancias incluem igualmente os impostos.

Como o seguro é effectuado por cada 1.000\$00 ou multiplos d'esta quantia, emittir-se-ha o typo de apolice da importancia segurada ou as de typos diferentes precisas para perfazer essa importancia.

No coupon ou coupons indica-se o appellido do segurado e a data da emissão, e é apposto o carimbo da estação.

A apolice é numerada, n'ella se indica a importancia segura e o premio cobrado, bem como a data da emissão, não sendo necessario inscrever o nome do segurado.

Este seguro faz-se contra perda total, parcial ou avaria, seja qual fôr a causa do sinistro, inclusivé os prejuizos devidos a causa de força maior, e comprehende todos os objectos que o segurado leve consigo em viagem e destinados quer a seu uso pessoal, quer o das pessoas de familias, creados ou outras pessoas ao seu serviço que o acompanhem enquanto se conservarem fóra do seu domicilio, durante a viagem e as estadias a que ella der lugar.

As joias, pedras preciosas, relógios, objectos de ouro, prata ou platina, pelles e outros objectos preciosos, ficam comprehendidos n'estes seguros até á concorrência de 25 % da quantia segura, mas sem exceder 5.000\$00.

Esta especie de seguro abrange além das bagagens que acompanham o segurado, as que permanecem, com ou sem elle, fóra do seu domicilio, bem como as que o precedam ou o sigam, despachadas em grande ou pequena velocidade, ou ainda pelo correio, contra recibo. Durante a viagem e as estadias a que ella der lugar, estão igualmente cobertos os objectos que o segurado traz consigo ou nos bolsos, contra todos os prejuizos resultantes de um incendio, d'uma aggressão, d'um accidente ao meio do transporte, d'um caso de força maior, excluindo as avarias provenientes das intemperies.

Durante o prazo dos 60 dias de validade do seguro, pode o segurado voltar quantas vezes quizer ao seu domicilio, partir novamente em viagem e trocar as bagagens á sua vontade.

Como se vê, as vantagens do serviço que a *Euro-pêa* vem estabelecer são muito importantes, e não temos duvida de que serão bem aproveitadas, tanto mais que estamos atravessando uma epocha em que, devido ás circumstancias anormaes que surgiram apoz a grande guerra, como seja a falta de material ferroviario para garantir um bom serviço de transportes, certa indisciplina no pessoal resultante de grêves e outras varias coisas notadas tanto no nosso paiz como em todas as outras nações, as perdas de volumes são frequentes, tendo augmentado de anno para anno a cifra das indemnisações pagas pelas empresas.

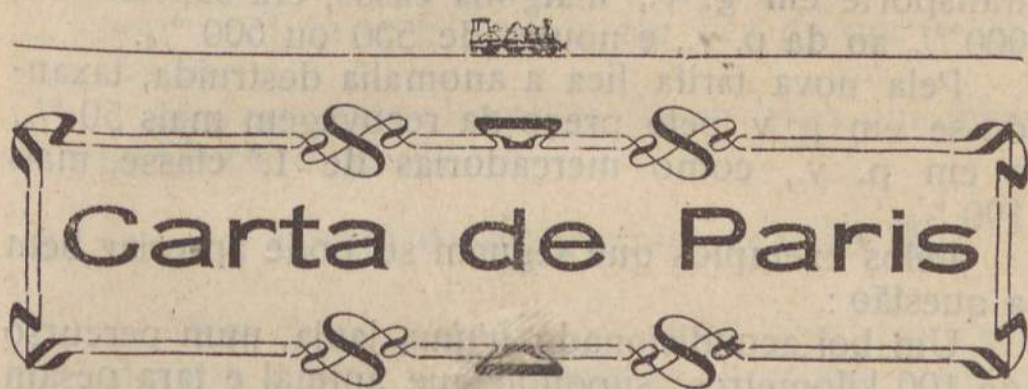
A *Europêa* vem prehencher uma lacuna importante.

Na Allemanha, primeira nação onde esta especie de seguros foi posta em pratica, bem como na França, e outros paizes onde a *Euro-pêa* se tem estabelecido, os resultados tem sido excellentes, e as empresas ferroviarias que lhe tem experimentado a acção benefica na parte concernente a indemnisações por perdas e avarias, pois que, desde o momento em que um se-

gurado é indemnizado pela *Europêa*, á qual tem de ceder todos os direitos que lhe são conferidos pela posse da senha da bagagem ou da carta de frete d'uma remessa, não pode receber outra indemnização do caminho de ferro, assim como também, desde que por este seja indemnizado, não pode sê-lo pela companhia de seguros, salvo no caso do seguro ser superior á indemnização recebida, em que poderá pela *Europêa* receber o complemento de indemnização até á quantia segura.

Como em todos os seguros de qualquer natureza, o de que se trata, obriga também da parte do segurado a determinadas prescripções, como é natural. Assim é que não se responsabilisa por danos causados propositadamente pelos segurados; pela quebra de objectos quando não seja devida a risco inerente ao transporte; por abandono de objectos ou perda por culpa do segurado. Impõe aos segurados a obrigação de zelarem pelos seus objectos seguros; a prova de que a quantia segura não é superior ao objecto segurado e outras clausulas previstas em todos os ramos de seguros e em harmonia com a legislação em vigor.

E' de esperar que as outras empresas portuguezas de caminhos de ferro, dentro em pouco também estabeleçam, como a C. P., contracto com a *Europêa*, de forma a poder-se generalisar tão beneficioso serviço em todo o paiz.



I

De Paris a Madrid — O «Sud-Express» — Alfandegas pouco maçadoras — Um inutil inquerito aos passageiros — Madrid e o seu progresso — O Metropolitano — Os hotéis de Madrid — Lisboa e a sua parca industria hoteleira.

Os mil e um embaraços que a guerra deixou ao turismo vão, pouco a pouco, desaparecendo, não tão rapidamente como seria logico esperar, pois ha interesses creados á sombra das formalidades a que os passageiros estão sujeitos, que será difficil voltarmos ao tempo de antes da guerra.

O espantallo do passaporte, que devia ter acabado com a assignatura da paz, subsiste ainda, e no nosso paiz, por mais que a razão tenha bramado, ha de ser difficil exterminá-lo por completo.

No entanto, na viagem que acabamos de fazer a Valencia, tivemos occasião de verificar que se vae comprehendendo que é preciso dar facilidades aos passageiros, para que estes se não aborreçam e resolvam ficar em casa.

Tomámos o *Sud-Express*, esse excellente comboio de luxo que nos liga ao centro da Europa, e para cujo aperfeiçoamento não se teem as companhias poupado a sacrificios. Em França tem já quasi a mesma velocidade de antes da guerra, attingindo por vezes nas linhas de Orleans a marcha de 90 kilometros á hora, ou seja menos dez que anteriormente.

Lá chegaremos, parece, uma vez terminado o trabalho que as companhias de Orleans e do Midi estão ha muito fazendo na via.

A' chegada a Hendaya, por causa das formalidades aduaneiras e dos passaportes que a guerra creou, temos vinte minutos de demora. No entanto, este ser-

viço é algo rapido e os empregados usam da maior urbanidade para com os passageiros.

—Leva moedas de ouro?

—Não senhor!

E a Alfandega segue adiante, olhando distrahimamente para os passaportes.

Uma onda de moços entra no comboio e apodera-se das nossas bagagens, para o trasbordo em Irun.

Alli, o serviço da Alfandega é também rapido e nada enfadonho; principalmente para os passageiros com destino a Lisboa.

osou

De resto só as bagagens de mão são vistas; as outras são, em presença do empregado aduaneiro, metidas no furgão que segue fechado até Villar For-

Ha aqui uma formalidade algo maçadora: A dos passaportes. Um empregado toma nota, n'um papel, do nome do passageiro, idade, profissão, destino e do hotel para onde vae. Quando chegou a nossa vez tivemos vontade de dizer áquelle homem, alias amavel e attencioso, que tudo aquillo não servia para nada e que se deixasse de perguntas inuteis. Mas como visse a nossa nacionalidade dobrou o passaporte, e entregou-no-lo, sem mesmo esperar resposta.

A' tabella partimos. E no dia seguinte, ao meio dia, estavamos em Madrid, d'onde deviamos seguir para Valencia, onde iamos assistir á Conferencia do Trafego Franco-Hispano-Portuguez.

Aqui ha uma particularidade bem arreliante: A falta de ligação da estação do Principe Pio com a de Atocha, ou, pelo menos, um horario que permita alcançar o comboio na outra estação mediante o necessario trajecto em carruagem ou automovel.

Parece, porém, que esta difficuldade vae ser removida, pois uma vez concluidos os trabalhos da segunda via entre o Escorial e Medina, serão todos os comboios do Norte acelerados, e d'ahi a possivel ligação com os expressos de Valencia e Andaluzia, o que se espera para 1924.

Como temos, pois, que nos deter em Madrid, vamos lá ver a bella capital hespanhola, cujo progresso se accentua de dia para dia.

Quem visse Madrid ha uma duzia de annos não a reconhecia hoje. E' ver aquelles bellos edificios da *Calle de Alcalá* e da *Gran Via*, é ver aquelles soberbos hotéis do *Paseo del Prado*.

Madrid tem já o seu metropolitano, e, seja dito de passagem, que apesar de moderno, não nos parece dos mais perfeitos.

As estações são de accesso difficil, devido á linha estar muito funda, e na *Puerra del Sol*, a mais importante, não só agora como no futuro, é necessario servirmo-nos do ascensor, o que tem que se pagar em supplemento. Depois o preço é fragmentado, o que é bem contrario com outras cidades da Europa e da America, que teem uma tarifa uniforme, seja qual fôr a distancia percorrida.

Isto é explicado pelo custo da construção, que devia ser grande devido ao preço exagerado da mão d'obra e do material. E' possivel, porem, que mais tarde, quando a rede estiver completa, a exploração seja compensadora e que as tarifas possam atrair uma grande concorrência.

Outra innovação interessante é o serviço de auto-omnibus que acaba de ser inaugurado, e que offerece á cidade um grande melhoramento. Os carros, muito elegantes, são de grandes dimensões, dando ao publico a maxima commodidade e rapidez.

Madrid, como as grandes cidades da Europa, tem em manifesto progresso a sua industria bancaria, e grandes edificios foram ultimamente construidos e se estão construindo para bancos e grandes companhias.

Mais dois grandes hotéis se estão construindo, o que juntos estes aos que já Madrid possui, ficará a capital hespanhola dispondo de hotéis como os melhores hotéis da Europa.

Compare-se isto a Lisboa, porto de mar dos primeiros do mundo, por onde fazem escala todos os vapores da linha Europa-América do Sul, não tem um hotel, um só, digno d'esse nome.

Pudera se as nossas energias no que toca a turismo se cifram em fazer grandes, luxuosas e confortáveis casas de taboagem!

Guerra Maio.



Reforma de tarifas

Já não poderão entrar em vigor no principio do corrente mez as novas tarifas de caminhos de ferro, em virtude de ainda não ter sido publicada no *Diário do Governo* a respectiva portaria de aprovação, e terem de ser annunciadas com um mez de antecedencia.

Entretanto já podemos ir pondo os nossos leitores ao corrente das modificações introduzidas no actual regime que vigora desde 28 de Março de 1920 e que, como se sabe, foi approvedo com a condição de ser revisto no prazo de dois annos.

A commissão revisora nomeada pelo Governo, procedendo a um minucioso exame dos projectos que lhe foram apresentados pelas empresas (Estado e Companhias), introduziu-lhes pequenas modificações, depois do que foram submetidas á apreciação da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro que, por seu turno, algumas modificações também lhes fez, com o que as empresas se conformaram, tendo por fim sido approvedos.

E' de esperar, pois, que tendo o assumpto sido estudado por aquellas diversas entidades, a nova tarifficação venha depurada d'alguns defeitos que a experiencia mostrára existirem no regime actual, que representando uma reforma radical do anterior, natural era que os tivesse.

No que respeita aos moldes geraes em que assenta o novo regime, nada ha de importante; o mesmo numero de tarifas que actualmente, tanto de grande como de pequena velocidade, correspondendo-lhes os mesmos numeros e designações.

Comecemos pelas tarifas communs a todas as empresas.

Tarifa geral — Os bilhetes de passageiros foram augmentados de 10 % na 1.^a e 2.^a classes, e de 8 % na 3.^a classe. Os preços de transporte de bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, augmentados de 20 %; as de animaes, de 50 %, e as de vehiculos, entre 50 e 100 %. O minimo de cobrança para comboios especiaes foi elevado de 25 %.

Os transportes de dinheiro e valores e os transportes funebres não sofreram alteração.

Como se vê, os maiores augmentos incidem nos transportes de animaes e no de vehiculos, perfeitamente justificaveis, o primeiro pelo facto de ter que se es-

pecializar um vagão, quer se trate de um só ou mais animaes; o segundo, porque no actual regime estavam demasiadamente baratos, chegando em alguns casos a dar-se a anomalia de determinados vehiculos transportados em grande velocidade, por tarifa especial, sahirem mais economicos que transportados em pequena velocidade.

Comparando os preços actuaes para vehiculos com os das tarifas francezas, verifica-se que a base maxima, que é a que corresponde aos vehiculos de passageiros, com quatro rodas, equivale á base minima da tarifa franceza para vehiculos de carga de duas rodas. Impunha-se, portanto, uma elevação de preços razoavel, e foi o que se fez.

Com os animaes dá-se também a circumstancia de que os transportes de gado, que são os propriamente commerciaes, se fazem, em regra, por vagão completo, para os quaes existe uma tarifa especial bastante reduzida.

Ainda relativamente a animaes regulariza a nova tarifa a anomalia que se dava na forma de taxar em g. v. e em p. v., quando apresentados a despacho em jaulas com rodas ou taras devidamente apropriadas — em g. v., dobro do preço da recovagem; em p. v. por cabeça e pelos preços da tarifa, augmentados de 50 %.

D'esta diferença de processos resultava que um transporte em g. v., n'alguns casos, era superior em 900 % ao da p. v., e noutra de 500 ou 600 %.

Pela nova tarifa fica a anomalia destruida, taxando-se em g. v. pelo preço da recovagem mais 50 %, e em p. v., como mercadorias de 1.^a classe, mais 190 %.

Pelos exemplos que seguem se pode apreciar bem a questão:

Um boi acondicionado n'uma jaula, num percurso de 100 kilometros, supondo que animal e tara pesam ao todo 1.300 kilogramas:

Tarifa actual	em g. v.	218\$40
	em p. v.	27\$00

Tarifa futura	em g. v.	198\$78
	em p. v.	90\$48

Uma cabra engradada, pezando 150 kilos, no mesmo percurso de 100 kilometros:

Tarifa actual	em g. v.	25\$20
	em p. v.	5\$40

Tarifa futura	em g. v.	22\$98
	em p. v.	10\$44

Estas taxas são calculadas com a sobretaxa de 500 % a que taes transportes estão e continuarão ainda no novo regime a estar sujeitos.

Como se vê o futuro processo de taxar estes transportes é muito mais racional do que o existente.

Voltemos ainda a falar do transporte de passageiros e suas bagagens, nas condições do qual foram introduzidas algumas alterações, das quaes vamos enumerar as principaes.

Quando por falta de logar um passageiro é obrigado a viajar em classe inferior, em vez de se reembolsar o passageiro, como até aqui, da importancia do bilhete, passa a reembolsar-se a diferença entre o custo das duas classes, o que é muito mais justo.

Para se evitar a aglomeração do publico formando bichas junto das bilheteiras, faculta-se ás empresas (art. 19.º) a venda antecipada dos bilhetes.

A multa por falsa declaração, quando se trate de bagagens, passa a applicar-se apenas nos artigos que

como tal não se possam considerar, e não ao peso total da bagagem (§ unico do artigo 22.º).

Pelo que respeita ao capitulo *Recovagens* notam-se as seguintes alterações:

Distinção das mercadorias a que corresponde propriamente a designação de generos frescos e para os quaes a tarifa estabelece o preço de \$00,12 por 10 kilos e kilometro, excluindo-se d'essa designação fructas, legumes e peixe secos, e incluindo-se caracois (art. 29.º). O preço para as outras recovagens é de \$00,17.

Foi inserto um novo artigo (n.º 30) pelo qual se esclarece a forma de taxar volumes e remessas contendo mercadorias a que sejam applicaveis preços diferentes, como já se fazia na pratica, isto é, quando um volume contém artigos diferentes applica-se a taxa mais elevada que corresponde a um d'elles, e quando se trate de uma remessa applica-se o preço resultante da somma das taxas correspondente a cada volume.

A taxa de dinheiro e valores passa a applicar-se por fracções indivisiveis de 1.000\$000 em vez de 100\$00; tendo sido elevado a 500\$00 o valor por kilo para qualquer mercadoria ser considerada como *valor* para effeito da taxa.

Foi supprimida a taxa por utilização de machina para comboios especiaes.

As taxas para material de caminhos de ferro transitando sobre as proprias rodas passa a applicar-se por tonelada e kilometro em vez de por vehiculo e kilometro.

Poucas mais alterações foram feitas que mereçam referencia especial.

Tarifa de despesas accessorias

Alem da actualização das taxas previstas n'esta tarifa, em pouco se resumem as alterações n'ella introduzidas. As principaes consistem no seguinte:

Impostos do selo e assistencia—Rectificado o quadro respectivo em harmonia com a ultima lei do selo, incluindo nas taxas o emolumento de 1 %.

Manutenção—As taxas correspondentes a material de caminhos de ferro circulando sobre as proprias rodas passam a ser calculadas pelo peso de cada vehiculo, como para o preço de transporte, em vez de o serem, como até agora, por unidade.

Reexpedição e transmissão—Remodelaram-se as disposições relativas aos casos de reexpedição e transmissão para animaes, transportes funebres, vehiculos, materias perigosas e infectas, e material circulante de caminhos de ferro, para os quaes não existiam.

Guindastes—Prevê-se a taxa para volumes de peso inferior a 1.000 kilogramas para attender a certos carregamentos de volumes como os cascos, que embora não sejam muito peizados necessitam muitas vezes de utilizar o guindaste para serem carregados ou descarregados.

Armazenagens—Deixa de haver distinção entre estações mencionadas em Aviso ao Publico e as não mencionadas, e prevêem-se taxas para materias inflammaveis, explosivas e perigosas, que são taxadas pelo capitulo II da Tarifa especial n.º 1 P. V.

Arrecadação de objectos portateis—E' reduzido a 15 dias o prazo de 30 dias obrigatorio para a conservação dos volumes em deposito, e elevado de 10\$00 a 15\$00 o valor maximo de indemnização por volume extraviado.

Estacionamento de vagões—Esclarece-se que os prazos concedidos para carga e descarga se contam por horas uteis, ampliando-se esses prazos para os vagões de carga superior a 10 toneladas. As taxas até aqui diferentes, quando se trate de carga ou de des-

carga, foram unificadas, ficando assim previstos os casos de detenção em transito.

Operações aduaneiras—E' ampliado ao dobro o prazo de 12 horas para estas operações nas fronteiras, por se ter reconhecido ser insufficiente.

Encerados—Esclarece-se que as empresas não são obrigadas a alugar encerados para cobrir as mercadorias. O prazo de estacionamento passa a ser contado como para os vagões.

Tarifa especial A de g. v. e p. v.

Disposições sobre transportes em vagões particulares—Foi esta uma das tarifas que sofreram mais alterações no sentido de um melhor aproveitamento pelos expedidores.

As principaes resumem-se no seguinte:

Vagões carregados—Foi eliminada a disposição que mandava taxar como carga o excesso de tara do vagão alem de 10 toneladas, por se ter em conta que se o vagão tiver mais de 10 toneladas de tara a sua carga maxima tambem vae alem de 10 toneladas.

Bonificação no transporte em cheio—E' reduzida de 2 a 1 centavo por vagão e kilometro, mas rechaçando sobre ella as sobretaxas em vigor para as cobranças, a exemplo do que se pratica em França e para satisfazer as aspirações das Associações Industriais e Commercias.

Vagões vazios—Foi suprimida a taxa do vagão vazio que esteja matriculado. Só para o caso do transporte de vagões avariados que se destinem a reparação, se estabelece taxa—\$04 por vagão-kilometro (transporte e manutenção).

Estacionamento—A taxa continua a ser metade da taxa normal estabelecida na tarifa de despesas accessorias. Quando, porém, em deposito foi elevado de \$10 a \$20 por vagão-dia, no intuito de promover uma melhor utilização do material.

Matricula dos vagões, suas characteristics, etc.—Esclarece-se que qualquer vagão matriculado n'uma empresa pode circular em todas as outras linhas portuguezas da mesma bitola.

A admissão dos vagões pesando cheios mais de 24 toneladas ou dando carga superior a 3 toneladas por metro cubico, só poderá fazer-se com o parecer favoravel da Fiscalização do Governo.

Determina-se que nos vagões sejam inscriptas as iniciaes das empresas matriculadoras; esclarece-se por quem podem os vagões ser utilizados, e, finalmente, prevê-se a sua utilização no trafego combinado com as linhas hespanholas, desde que as Alfandegas dos dois paizes a isso se não oponham.

Como se vê, as disposições da nova tarifa são, na sua essencia, mais liberaes do que na actual, o que, sem duvida, concorrerá para incitar o commercio e a industria á aquisição de vagões para seu uso, o que, n'uma epocha como a que estamos atravessando, representa um poderoso auxiliar para a realização de negocios, e com vantagens tambem para as empresas transportadoras que, bem contra sua vontade, não dispõem do material necessario para acudir a todo o trafego que afluê ás suas estações.

Tarifa especial n.º I de p. v.—Condições

Esta tarifa que, como se sabe, é commum a todas as empresas no que respeita ás suas condições, quasi não sofreu alteração n'esta parte.

Apenas no capitulo I se esclarece que são obrigatorias para os expedidores e consignatarios as opera-

ções de carga e de descarga dos vagões com mercadorias a granel, e que a bonificação de 10 % não aproveita às remessas de vagão completo cujas cargas ou descargas sejam feitas pelas empresas.

No capítulo III concede-se o estacionamento gratuito durante 10 dias às jaulas vazias da condução de gado bravo, nas estações de partida e de chegada, sem responsabilidade para as empresas por avarias.

Pelo que respeita ao serviço interno de cada empresa, foram os preços d'esta tarifa elevados em cerca de 20 %, tendo a Companhia Portuguesa reduzido a quantidade de tabelas, que era de 48, a 31, e incluindo n'ellas, além dos preços para remessas de detalhe, os preços para remessas de vagão completo, isto é, já com a redução dos 10 % concedida pelo capítulo I para as mercadorias comprehendidas n'esse capítulo, o que facilita extraordinariamente o processo de taxas.

Tambem a C. P. alterou o complemento a esta tarifa, excluindo da concessão especial por meio de reembolso os transportes de cal e areia, por se ter conhecido desnecessaria, e incluindo os transportes de adubos e superfosfatos de calcio procedentes de Braço de Prata e Povaia com destino a Vendas Novas (local ou transito) com o fim de proteger a industria dos adubos e, consequentemente, a beneficiação da agricultura.

Os reembolsos concedidos para estes productos é de \$100 e \$80 por tonelada procedentes de Braço de Prata e Povaia, respectivamente, para uma tonelagem minima de 1.000 toneladas por anno e por cada expedidor.

Para as outras mercadorias que já hoje desfructam da concessão especial—cortiça, gesso e pirites—foram elevadas as importancias a reembolsar, não incidindo, é claro, sobre essas bonificações as sobretaxas em vigor para as cobranças.

E, já que começamos por falar do regime interno da C. P., no proximo numero seguiremos, referindo-nos ás suas tarifas especiaes de g. v.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS



Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade, Limitada

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio das obrigações de 4 1/2 % e de 6 %, foram extrahidos os seguintes numeros que constam d'este annuncio e das relações affixadas no edificio do Banco De 4 1/2 % com os numeros :

393 — 506 — 880 — 1.071 — 1.304 — 2.269 — 2.299 — 2.541 — 4.173 — 4.301 — 4.335 — 4.507 — 4.634 — 4.670 — 5.737 — 5.798 — 5.917 — 6.707 — 7.092 — 7.333 — 7.855 — 8.603 — 8.897 — 9.385 — 10.034 — 10.716.

De 6 % (lei de 27-4-901) com os numeros :

101 a 110 — 851 a 860 — 1.251 a 1.260 — 1.271 a 1.280 — 1.291 a 1.300 — 2.721 a 2.730 — 2.751 a 2.760 — 2.891 a 2.900 — 3.171 a 3.180 — 3.191 a 3.200 — 3.311 a 3.320 — 3.511 a 3.520 — 3.731 a 3.740 — 3.851 a 3.860 — 4.541 a 4.550 — 4.851 a 4.860 — 5.111 a 5.120 — 5.341 a 5.350 — 5.521 a 5.530 — 5.941 a 5.950 — 6.131 a 6.140 — 6.261 a 6.270 — 7.091 a 7.100 — 7.371 a 7.380 — 7.911 a 7.920 — 8.061 a 8.070 — 8.101 a 8.110 — 8.421 a 8.430 — 8.691 a 8.700 — 8.781 a 8.790 — 9.091 a 9.100 — 9.421 a 9.430 — 9.801 a 9.810 — 10.021 a 10.030 — 10.191 a 10.200 — 10.701 a 10.710 — 10.811 a 10.820 — 10.931 a 10.940 — 11.251 a 11.260 — 11.501 a 11.510 — 11.691 a 11.700 — 11.771 a 11.780 — 12.401 a 12.410 — 12.591 a 12.600 — 12.631 a 12.640 — 12.661 a 12.670 — 12.961 a 12.970 — 14.541 a 14.550 — 15.321 a 15.330 — 15.401 a 15.410 — 15.751 a 15.760 — 16.431 a 16.440 — 16.911 a 16.920 — 17.321 a 17.330 — 17.381 a 17.390 — 17.661 a 17.670 — 17.861 a 17.870 — 18.271 a 18.280 — 18.591 a 18.600 — 18.831 a 18.840 — 19.101 a 19.110 — 19.111 a 19.120 — 19.261 a 19.270 — 19.911

19.920 — 20.121 a 20.130 — 20.361 a 20.370 — 20.381 a 20.390 — 20.651 a 20.660 — 21.081 a 21.090 — 21.121 a 21.130 — 21.141 a 21.150 — 21.431 a 21.440 — 22.461 a 22.470 — 22.671 a 22.680 — 23.721 a 23.730 — 24.751 a 24.760 — 25.171 a 25.180 — 25.461 a 25.470 — 27.001 a 27.010 — 27.111 a 27.120.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1923 realiza-se na sede do Banco em todos os dias uteis (excluindo as quintas-feiras, destinadas a atrasados, das 10 ás 13, e aos sabados, das 10 ás 12), nas suas filiaes e agencias, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das sorteadas que deixam, «ipso facto», de vencer juro, a contar do dia 31 do corrente.

Egualmente serão pagos os coupons de 4 1/2 % e a amortização das respectivas obrigações na filial d'este Banco em Londres, contra a apresentação dos coupons ou titulos.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1922.

O governador,

(a) João H. Ulrich



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Dezembro de 1922.

Nada mudouna vida do Estado e do paiz, senão a intensidade dos males, como n'outro logar dissemos. Cada qual trata de obter maiores preços, maiores salarios, maiores subvenções e a governação publica vae na mesma onda, sem fazer mais nada senão augmentar vencimentos e despesas e crlar o dinheiro ficticio que serve para todos os pagamentos publicos e particulares d'estas illusões que deixam atraz de si a realidade de estragos e ruinas cada vez maiores.

Bem quereriam os governos custear todas estas despesas de loucura nacional com dinheiro vindo de fóra. D'ahi, os sonhos successivos dos marcos ouro que viriam pelas reparações e dos dollars, libras e pesetas que viriam de todos os emprestimos imaginados desde a primavera de 1901, pelos menos. Apesar de tudo haver falhado, voltaram recentemente miragens analogas.

Diz-se que estiveram ha pouco em Lisboa uns inglezes que se propunham negociar um emprestimo para o Estado portuguez. Apenas queriam que o governo lhes dizesse quaes as garantias a offerecer. Parece que se lhes disse que por sua parte as escolhessem no orçamento: Os bretões foram-se embora. No entretanto haviam ido para a imprensa as informações officiosas de que o sr. ministro das finanças apresentaria antes do Natal ao parlamento as suas propostas de lei sobre emprestimos externos e internos. Tambem nada d'isso chegou a apparecer.

No fim correu que se andava a preparar um emprestimo interno. Até se disse que fóra para esse fim a viagem do sr. Antonio Maria da Silva ao Porto. O que sahirá d'aqui? Provavelmente nada. Mas se acontecesse negociarem alguma operação financeira em Portugal, apenas se illudiria assim por algumas semanas a situação.

No fim o augmento da circulação fiduciaria — já se fallava em ser auctorizada a emissão de mais 300 000 contos — viria da mesma forma, emquanto fôr conservada a governação dos partidos. E' que estes não podem emprehender as transformações orçamentaes, fiscaes, bancarias e economicas, que são absolutamente indispensaveis. Elles sómente podem prolongar e augmentar despesas, com montões cada vez maiores de notas do Banco de Portugal.

No fundo o reconhecem todos os homens reflectidos que existem nos partidos dirigentes. Simplesmente é necessario que tirem d'ahi a conclusão exigida pelo patriotismo e pela previdencia. Ella não pode ser outra senão a de que devem admittir immediatamente a constituição de um *governo nacional*, alheio aos partidos, para fazer o que estes não podem sequer emprehender, mas que devem desejar e apoiar para salvação de todos. Por menos do que isso que ahi temos agora, os progressistas e os regeneradores em 1892 que deviam facilitar a Dias Ferreira a formação de um governo independente e capaz de adoptar soluções extraordinarias, para as quaes elles encontrariam obstaculos nas suas proprias engrenagens.

O sr. ministro das finanças, segundo nos informaram, disse recentemente que os males existentes não terão remedio antes de dois annos, vindo este pela violencia do radicalismo. Talvez sejam muitos os que assim pensem nos partidos, mas todos estão enganados. D'aqui a dois annos o tal extremismo, que seria de muita gente, destruiria a patria portugueza, se lá podessemos chegar sem tragedias historicas feitas pelo prolongamento d'esta governação impotente.

Q. J.

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:														
45\$10	Interna 3 % coupon.....	-	45\$40	45\$50	45\$30	45\$30	-	-	45\$30	-	45\$60	45\$60	-	-
45\$10	" " assentamento.....	-	45\$00	45\$00	45\$00	45\$00	-	-	45\$00	45\$00	45\$20	45\$20	-	-
-	" 3 % 1905.....	-	-	12\$80	-	13\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
20\$50	" 4 % 1888.....	-	-	-	20\$20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49\$00	-	-
-	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	52\$00	-	52\$00	-	-	-	48\$00	52\$50	51\$00	-	-
553\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54\$00	-	-
60\$50	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	65\$50	62\$00	64\$00	-	-	-
-	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65\$00	-	-	-
25\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" 5 % 1917.....	-	-	66\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
581\$00	Externa 1.ª serie.....	-	563\$00	-	538\$00	542\$00	-	-	547\$50	550\$00	578\$00	582\$00	-	-
-	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	510\$00	-	-	-
-	" 3.ª serie.....	-	-	-	575\$00	573\$00	-	-	565\$00	570\$00	595\$00	-	-	-
-	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " Comp. Tabacos de 189..	-	142\$00	-	141\$00	140\$00	-	-	-	-	-	139\$50	-	-
Ações dos Bancos e Comp.ªs														
-	Banco de Portugal.....	-	708\$00	713\$00	-	706\$00	-	-	-	717\$00	725\$00	720\$00	-	-
319\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	-	-	307\$50	-	310\$00	-	-	310\$50	314\$00	299\$00	315\$00	-	-
-	" " " ass.....	-	307\$50	311\$00	310\$00	-	-	-	295\$00	295\$00	318\$00	-	-	-
221\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	-	208\$00	213\$00	-	215\$50	-	-	216\$50	218\$60	-	218\$00	-	-
440\$00	" Commercial de Lisboa.	-	-	-	-	-	-	-	372\$00	428\$00	-	-	-	-
460\$00	" Lisboa & Açores.....	-	475\$00	475\$00	475\$00	477\$00	-	-	-	430\$00	490\$00	500\$00	-	-
-	" Economia Portuguesa...	-	87\$00	-	-	-	-	-	87\$00	88\$00	95\$00	95\$00	-	-
-	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
44\$00	Companhia do Credito Predial..	-	-	43\$50	-	-	-	-	43\$50	46\$50	-	-	-	-
-	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" das Aguas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
585\$00	" Ilha do Principe...	-	-	565\$00	-	-	-	-	563\$00	558\$00	-	-	-	-
43\$00	" Colonial do Buzi..	-	-	41\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
149\$00	" Indust. Port. e Col.	-	146\$00	150\$50	-	149\$00	-	-	149\$70	-	-	-	-	-
343\$00	" Phosphoros, coup..	-	-	316\$00	317\$00	312\$00	-	-	315\$00	331\$00	325\$00	329\$00	-	-
24\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
845\$00	" Tabacos, coupon .	-	820\$00	830\$00	840\$00	855\$00	-	-	900\$00	930\$00	916\$00	928\$00	-	-
287\$00	" Nac. de Navegação	-	293\$50	285\$00	273\$00	273\$50	-	-	273\$00	272\$00	268\$00	265\$00	-	-
Obrigações:														
63\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	63\$50	63\$50	63\$50	-	-	-	-	-	-	-	-
73\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	73\$00	-	-	-	-	-	-	72\$00	72\$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.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
57\$00	Nc. de Cam.ªs de Ferro, 1.ª serie.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51\$00	" " " " 2.ª " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
130\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43\$50	" " " 3 % 2.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44\$20	-	-
200\$00	" " " Beira Alta, 1.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35\$00	" " " " 2.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
363\$00	" " " Benguella, tit. 1..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
533\$50	" " " " 5..	-	-	529\$00	528\$00	534\$00	-	-	534\$50	531\$00	-	542\$00	-	-
48\$00	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88\$00	" " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48\$00	Panificação Lisbonense	-	-	-	-	-	-	-	-	48\$00	-	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tarifa franceza para grupagem de mercadorias

Como já tivemos occasião de dizer, as companhias dos caminhos de ferro francezes estão tratando de reformar toda a sua tarificação especial, e n'ella vão incluir as redes da Alsacia e Lorena:

A nova tarificação franceza, obedecendo a um systema semelhante ao que foi adoptado em Portugal desde 1920, eliminando os preços de gare a gare, e estabelecendo unicamente tabellas de preços kilometricos com bases decrescentes á maneira que o percurso augmenta, offerece, como a tarificação portugueza, a grande vantagem da sua extrema simplicidade, facilitando grandemente a consulta tanto para o publico como para o pessoal que tem a seu cargo a taxaço das remessas e a respectiva verificação.

Não podemos fugir ao prazer de accentuar que foi em Portugal onde primeiramente os caminhos de ferro adoptaram este systema de simplificação de tarifas que, diga-se de passagem, mereceu das redes estrangeiras os melhores elogios.

Entre o grande numero de tarifas francezas em projecto e que em breve devem começar a vigorar, merece especial referencia a nova tarifa, tanto para serviço interno de cada rede, como para o combinado entre as principaes companhias n.º 100 P. V. — para *grupagem de mercadorias* de todas as classes, com excepção das materias inflamaveis, explosivas e perigosas, e objectos de valor, e por carregamento de 5.000 kilogrammas ou pagando por esse minimo.

As bases das tabellas applicaveis aos 5.000 kilogrammas e aos excedentes d'esse minimo, são, respectivamente, as seguintes:

Até 25 km.: frs. 0,15 e 0,14 por ton. e km.; de 26 a 50 — 0,15 e 0,12; de 51 a 100 — 0,15 e 0,11; de 101 a 200 — 0,14 e 0,10; de 201 a 300 — 0,14 e 0,09; de 301 a 400 — 0,13 e 0,09; de 401 a 500 — 0,12 e 0,09; de 501 a 600 — 0,12 e 0,08; de 601 a 700 — 0,11 e 0,07; de 701 a 800 — 0,10 e 0,06; de 801 a 900 — 0,09 e 0,05; de 901 a 1.000 — 0,08 e 0,05; de 1.001 a 1.100 — 0,07 e 0,05; além de 1.100 km.: 0,06 e 0,05 por ton. e km.

Aos preços resultantes das tabellas accrescem as despesas de manutenção e sobretaxa de 14% actualmente em vigor nas linhas francezas.

Para o caso do extravio de volumes, estabelece a tarifa o maximo de 25 francos por kilogramma como base de indemnisação.

Para o trafego de exportação, quer por um porto de mar, quer por fronteira terrestre, concede a tarifa uma redução de 25 % sobre os preços das tabellas.

As operações de carga e de descarga devem ser executadas por conta dos interessados directamente de carro para vagão ou inversamente.

Salvo os casos em que os vagões tenham de passar pela alfandega n'um porto de mar ou n'uma fronteira que não seja a hespanhola, devem os expedidores fecha-los a cadeado, e precinta-los quer se trate de material fechado quer de material coberto com encerados.

As vantagens que esta tarifa offerece para os expedidores que tenham grande numero de pequenas remessas a despachar, são manifestas, e d'ellas certamente se aproveitarão as agencias de transportes que podem reunir n'uma só expedição, muitas remessas de varios expedidores.

Este regimen de agrupamento é o que ha tempos se vem pondo em pratica no trafego combinado entre França e Portugal em transito por Hespanha, por in-

termedio das agencias de transportes, e com o accordo das differentes companhias interessadas, effectuado nos ultimos tempos quasi exclusivamente nos vagões de eixos interminaveis de propriedade da casa V. Duboc, de Paris, do qual é representante em Lisboa a firma Guerreiro Gala.

No serviço interino das redes portuguezas, assim como tambem em Hespanha, tem sido este processo de grupagem de remessas considerado inconveniente para os interesses das empresas. Não duvidamos, porém, que mais tarde ou mais cedo se venha a reconhecer que as vantagens que d'elle resultam sejam superiores aos inconvenientes, e que a exemplo da França se venha a adoptar.

Na Allemanha ha muitos annos que vigora o regimen de grupagem, e cremos bem que as empresas ainda se não arrependem de o adoptar. Outros paises mais lhe seguiram o exemplo. Porque razão não poderá em Portugal e em Hespanha dar bom resultado?

E' assumpto que, a nosso ver, merece ser bem estudado.



Um pequeno melhoramento da nossa "Gazeta"

Como annunciamos no numero passado, os preços do nosso jornal tiveram que ser elevados ao duplo, a partir d'este numero.

Consultámos então os nossos assignantes pedindo que algum que, acaso, não estivesse d'accordo com esta alteração nos avisasse até 30 de Novembro.

Vimos com satisfação que **nem um só** assignante nos deixa; não recebemos aviso algum.

Pelo contrario entraram alguns assignantes novos e dos antigos houve-os que se apressaram a enviar, por vale postal, o pagamento da assignatura pelo novo preço; e cartas e postaes louvando a modestia do aumento que fizemos; e até uma d'essas cartas diz: "Dúvidamos de que V. possa aguentar-se n'essa craveira "quando os jornaes noticiosos, que utilizam papel "muito mais barato, já se pagam por vinte vezes mais "o preço antigo. A seguir, este exemplo: o preço da "Gazeta passaria a ser de 50\$00 escudos; mas não lhe "aconselho a que suba a tanto, senão forçado a isso— "e espero que lá não cheguemos".

Pela contrario do que nos diz o nosso querido assignante, n'este numero—contando que a revista, este anno, nos dará para a despesa — fazemos um pequeno melhoramento, dando

mais 2 páginas de leitura

e se a situação não piorar, propomo-nos dar mais duas, augmentando assim **4 paginas**.

Assim respondemos aos favores do publico.



LANIFICIOS

Chamamos a attenção para o anuncio com este titulo (pag. 14) da casa Silva & C., da Covilhã, a qual offerece aos nossos leitores um bonus importante, de que, sabemos, ja alguns se tem aproveitado. Para se obter esse bonus é indispensavel que se junte á encomenda o recibo de assignatura desta *Gazeta* para o anno de 1923.

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)

Instrucção profissional

1.ª PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

(Continuação do n.º 840)

Construção das linhas telegraphicas aereas. Escolha do traçado, condições de estabelecimento, redacção dos projectos e execução dos trabalhos. Construção especial das linhas telephonicas.

Construção das linhas subterraneas.

Escolha do traçado das linhas submarinas. Lançamento dos cabos submarinos. Linhas telephonicas.

b) Aparelhos

Indicação dos principaes systemas de telegraphia optica.

Telegraphia pneumatica, aparelhos e processos empregados.

Telegraphia electrica. Systemas de transmissão duplex, triplex e multipla. Transmissão automatica. Telegraphos harmonicos, principios em que se fundam.

Aparelhos uzados na telegraphia submarina.

Velocidade de transmissão dos differentes systemas telegraphicos.

Estudo da transmissão dos sinais e dos phenomenos que a acompanham nas linhas telegraphicas aereas, subterraneas ou submarinas.

Perturbação nas linhas telegraphicas.

Ensaaios nas linhas telegraphicas. Medidas especiaes nos cabos submarinos. Conhecimento e localização das avarias.

Disposição das redes telegraphicas. Telegraphia sem fios.

Principios de construção dos telephones e microphones. Telephone Bell. Descrição dos systemas de telegraphia e telephonia simultanea. Descrição dos systemas de telephonia sem fios. Telephones com pilha, descrição e instalação. Distancia maxima da transmissão.

Instalação das centraes telephonicas e disposições d'estas.

Quadros de central. Conhecimento especial, theorico e pratico, do material telegraphico e telephonico (linhas e aparelhos) do Sul e Sueste.

Dada a especialidade d'este concurso as suas classificações parciaes serão affectadas dos coeficientes seguintes.

Parte oral	I — Generalidades	4
	II — Electricidade	2
	a) Principios geraes	2
	b) Instrumentos e processos de medir	3
Parte escripta	III — Telegrafia e telephonia	4
	a) Linhas electricas	4
	b) Aparelhos	3
	c) Conhecimento especial do material do S.S.	4

Para Inspector do pequeno material

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, Codigo Commercial. Instruções, regras, disposições geraes e permanentes, contractos respeitantes ao Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Funções do Serviço de Movimento e Reclamações; papel e funções dos respectivos inspectores. Circumscripções e zonas; sua organização. Rede dos caminhos de ferro nacionaes;

c) Contractos para o uso commum da estação de Vendas Novas e para a troca de material. Sua analyse e applicação;

d) Circulação e marchas de comboios. Serviços especiaes e sua organização. Uso do graphico. Acompanhamento de comboios;

e) Distribuição do material. Suas normas e regras no Sul e Sueste. Execução pratica;

f) Convenio para as reclamações em serviço combinado e interrupções de via;

g) Rede electrica do Sul e Sueste. Telegraphos e Telephones. Organização do serviço;

h) Designação do pequeno material, sua classificação e regras de uso (calços, malhaes, cordas, encerados, lanternas de todos os typos, sinais, carros de bagagem, pontes, materias primas para illuminação, artigos de limpeza, impressos, balanças, marcadinhas, mobilia diversa, etc.);

i) Deposito do pequeno material e de impressos e officinas de encerados, funileiro, carpinteiro, tanoeiro, etc.; sua montagem e administração. Distribuição regular e accidental do pequeno material; vagões distribuidores. Escripuração dos depositos e officinas;

j) Cordas e encerados; sua reparação especial, sua applicação nos carregamentos e sua distribuição diaria;

l) Inventarios em geral e das estações. Entregas de estações, balanços;

m) Economia e aproveitamento do pequeno material; premios de menor consumo. Fiscalização.

Para sub-Inspector do Serviço do Movimento e Reclamações

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos. Disposições geraes, circulares e instruções do Serviço do Movimento e Reclamações;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Movimento e papel dos sub-inspectores. Zonas. Rede dos caminhos de ferro nacionaes;

c) Contracto para o uso commum da estação de Vendas Novas. Gerencia especial d'esta zona, sob todos os pontos de vista. Regras da troca de material a observar nas nossas linhas. Transmissões. Convenio de reclamações em serviço combinado;

d) Circulação de comboios especiaes; sua organização e suas marchas. Acompanhamento e fiscalização da circulação de trens, quer n'estes, quer nas estações;

e) Designação e origem das irregularidades mais communs e providencias a adoptar para cada uma, quando produzida. Beneficiações. Balanços. Vizitas aos

armazens e molhes. Cargas e descargas. Indagatorias. Serviço de armazens, arrumação e guarda. Avarias propositadas e roubos;

f) Transporte das mercadorias nos trens e nos barcos. Sua arrumação, cuidados e vigilancia a prestar-lhe. Reservas entre as estações e os comboios;

g) Relações com o publico: reservas ao despacho e á entrega. Organização de processos de reclamação. Autos e sua significação. Abandonos. Transacções e dilligencias junto dos expedidores e dos consignatarios.

Para chefe de estação de 1.^a classe

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, instrucções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações. Instrucções e circulares da Divisão de Exploração, na parte que interessa ás estações;

b) Tarifas em geral, Contabilidade das estações importantes, armazenagens, retenções de vagões, etc,

c) Serviço geral nas estações fluviaes, nas estações de Lisboa e nas estações de tiragem, Pontes-caes e atracções;

d) Estações de transmissão e serviços communs. Transmissões. Troca de material. Linhas e entroncamentos das redes portuguezas. Vias a seguir;

e) Resolução de casos, que offereçam difficuldades, que possam occorrer e interessar a todos os serviços das estações de maior importancia;

f) Administração, distribuição do serviço e disciplina do pessoal. Partidos braçaes. Serviços de gare á partida e chegada dos comboios. Policia das estações. Encravamentos, transversaes e sinalização electrica das estações;

g) Propostas sobre modificações no serviço das estações. Pedidos de melhoramentos materiaes;

h) Disposição e arrumação dos escriptorios, armazens de recebido e expedido e dos grandes molhes de carga grossa;

i) Exercicios de redacção e relatorios.

Para chefe de estação de 2.^a classe

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, instrucções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações. Circulares e instrucções da Divisão de Exploração, na parte que interessa ás estações;

b) Conhecimento e applicação das tarifas de passageiros, grande e pequena velocidade. Contabilidade completa das estações de regular. Contas-correntes;

c) Carga de vagões. Formação e decomposição de comboios. Serviço de expedição de peixe, de mineiros, de comboios, etc.;

d) Redes de caminhos de ferro do paiz e especialmente a do Sul e Sueste;

e) Resolução de casos de circulação e cruzamentos, de fiscalização, de reclamações, de trafego, que podem apresentar-se n'uma estação de relativa importancia;

f) Preenchimento de modelos de distribuição de material, em casos frequentes nas estações de certa importancia;

g) Circulação de comboios. Avances. Manobras, formação e decomposição de comboios. Redacção de cartas e communicações para as instancias superiores, para as auctoridades e para o publico. Redacção de autos. Disposição do serviço de passageiros por ocasião de feiras, festas e grandes afluencias;

h) Resolução de casos, interessando a todas as

partes do serviço, que podem occorrer nas estações importantes.

Para chefe de estação de 8.^a classe

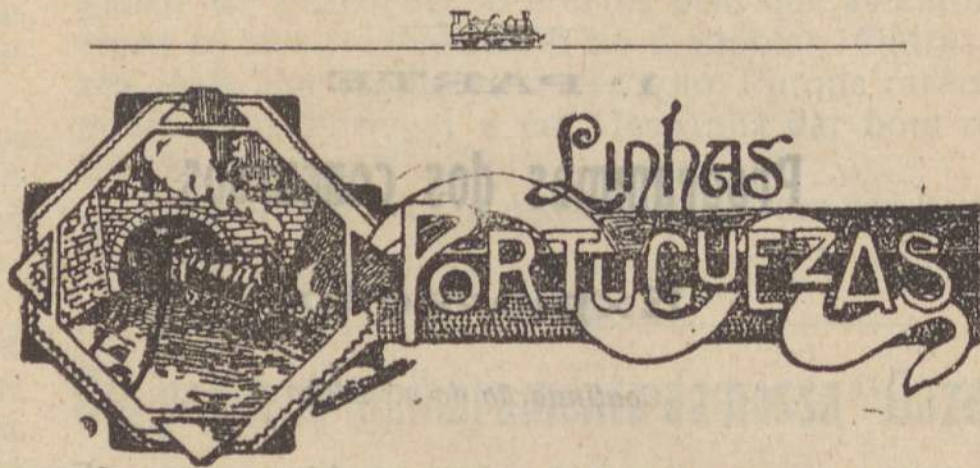
a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, instrucções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Conhecimento e applicação das tarifas de passageiros, grande e pequena velocidade;

c) Contabilidade das estações, incluindo a de bilheteiras. Contas-correntes;

d) Redes de Caminhos de Ferro do paiz e especialmente a do Sul e Sueste;

(Continua).



Novo material. — Nos termos do accordo "Belmans", Portugal recebe brevemente, por conta das reparações, pagamentos em mercadorias na importancia total de 1.075.423 libras.

Estas mercadorias compõem-se, na sua maior parte, de material de caminho de ferro fixo e circulante, machinas agricolas, "draisines", material necessario para a electrificação da linha de Cascaes e material escolar.

Beneficiam d'estes contractos, já todos aceitos pela Comissão de Reparções, as seguintes entidades portuguezas: Caminhos de Ferro do Estado, Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Vale do Vouga, do Porto á Pova e Famalicão, da Beira Alta, Companhia da Zambezia, Provincias de Angola e de Moçambique. Instituto Superior do Commercio e Ministerio da Agricultura.

Beira Alta. — Está quasi concluido o hotel que esta companhia mandou construir em Villar Formoso para obviar aos inconvenientes da perda de correspondencia com os comboios hespanhoes e, bem assim, para alli se poderem alojar os passageiros que, por qualquer motivo, não possam seguir ao seu destino.

O novo hotel disporá de 7 quartos, com duas camas cada um, casa de banho, alojamento para o pessoal, retretes modernas, etc.

Como está situado entre a estação e a rua publica, a companhia pensa fazer alli, no terreno disponivel, um jardim, o que dará uma impressão agradável aos passageiros. O hotel deve abrir ao publico em março do proximo anno.

— Está já concluido o projecto do edificio da estação postal annexo á estação de Villar Formoso, faltando apenas, para se iniciarem os trabalhos, que se consiga a expropriação d'uns casebres junto á linha, cujo proprietario está ausente em parte incerta.

Este edificio, que será de grandes dimensões, terá, além do recinto accessivel ao publico para a expedição de cartas e telegrammas, uma repartição para a expedição, para todo o paiz, das encommendas postaes vindas do estrangeiro, bem como da correspondencia a seguir pelo *Sud-Express* para toda a Europa.

Dispõe tambem de alojamento para o pessoal da repartição e das ambulancias postaes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922

QUARTA PARTE

CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

PAPEIS DE CREDITO

Existencia em 31 de dezembro de 1922

(Continuação)

Designação	Quantidade	Cotação	Escudos
Acções da Comp. ^a Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de capital	59	71\$10	4.194\$90
de usufructo	1	5\$10	5\$10
Obrigações da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez:			
de 4 $\frac{1}{2}$ %	39	85\$00	3.315\$00
de 5 %	28	89\$00	2.492\$00
Obrigações do Governo Portuguez:			
de 4 % do Emprést. de 1888	122	20\$00	2.440\$00
de 3 % da Divida Externa — 1. ^a serie.	100	89\$50	8.950\$00
de 3 % da Divida Externa — 3. ^a serie.	703	77\$15,6478	54.241\$00
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3 % 1. ^o grau (inalienaveis)	1.282	71\$00	91.022\$00
de 3 % 1. ^o grau	2.304	74\$02,51302	170.539\$00
de 4 % 1. grau	10	95\$00	950\$00
de 3 % 1. ^o grau «Beira Baixa»	1.643	77\$03,8697	126.574\$60
de 3 % 2. ^o grau	268	57\$65	15.450\$00
Bilhetes do Thesouro	2	1000.000\$00	200.000\$000
Representando — Escudos.			680.173\$00

PESSOAL

O movimento do pessoal foi o seguinte:

Pessoal inscripto:

Empregados e operarios inscriptos em 31 de Dezembro de 1920:

Ao abrigo do Regulamento de	1887	1.720	
	1908	667	
	1913	785	3.172

Juntando:

Reinscriptos durante o anno de 1921:

Ao abrigo do Regulamento de 1887 1

Inscriptos durante o anno de 1921:

Ao abrigo do Regulamento de 1913 191 192 3.364

Deduzindo:

Reformados durante o anno de 1921:

Ao abrigo do Regulamento de 1887 51

Eliminados em 1921:

Por demissão:

Ao abrigo do Regulamento de	1887	31	
	1908	41	
	1913	33	105

Por devolução total de joias e quotas, em conformidade com a resolução do Ex.^m Conselho de Administração de 3 de Novembro de 1920:

Ao abrigo do Regulamento de	1887	8	
	1908	19	
	1913	35	62

Por desistencia:

Ao abrigo do Regulamento de 1913 3

Por fallecimento:

Ao abrigo do Regulamento de	1887	30	
	1908	9	
	1913	9	48
			218
			269

Ficam existindo em 31 de Dezembro de 1921 . . . 3.095

DISCRIMINAÇÃO

Ao abrigo do Regulamento de	1887	1.601	
	1908	593	
	1913	896	
Total, como acima			3.095

(Continua).

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Sociedade anonyma — Responsabilidade limitada

Capital Esc. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se annuncia que no sorteio das obrigações da serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 15 do corrente, sahiram sorteados os n.^{os} 38.226 a 38.230, 38.601 a 38.605, 44.796 a 44.800.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie relativo ao 2.^o semestre de 1922 (coupon n.^o 39) começará no dia 2 de Janeiro p. f., em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 14, 3.^o, continuará até ao dia 19 do referido mez, todos os dias uteis, excepto aos sabbados das 11 ás 14 horas, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana. Este pagamento tambem se realisa no Porto na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1922.

O Director de Serviço

Belchior José Machado

Aos bibliophilos

Temos á venda, da parte de um nosso assignante, a collecção completa, lindamente encadernada com as capas proprias, dos 16 annos da *Illustração Portuguesa*, e o anno corrente em numeros soltos, o que completa mais de uma prateleira da maior estante, sendo não só uma publicação interessante, por constituir a documentação graphica de toda a vida portugueza, desde 1906 até hoje e de tudo que de importante tem havido no estrangeiro, como uma bella ornamentação para uma bibliotheca, pela belleza das encadernações.

Tendo annuciado esta venda no nosso numero de 1 de Agosto, temos recebido a offerta de 250\$00 escudos, que o proprietario da collecção nos demonstra ser muito inferior á importancia do custo effectivo que por ella pagou.

Fica, pois, em praça esta bella aquisição, esperando o lanço de quem mais dê.

"LANIFICIOS"

Fatos e vestidos baratos

SILVA & COMPANHIA

FABRICANTES

Telegramas "MARSILVA,,

COVILHÃ

Vendas sem intermediarios — Directamente ao consumidor

Comunicamos aos Ex.^{mos} freguezes que actualmente temos completo sortido de fazendas de lã em cores fixas em lindos e vistosos padrões, que por motivo de aquisição de materias primas por preços convenientes vendemos sem competencia; apesar do actual agravamento das ditas materias primas.

Oferecemos um **bonus de 5 %** a todos os Snrs. assignantes da **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. — Economisarão mais 35 ou 40 % que os intermediarios lucram sobrecarregando as fazendas.

NOTA. Para regularidade da nossa secção de amostras, agradecemos que nos indiquem os preços aproximados das fazendas que desejarem, indicando-nos também a que ellas se destinam, para assim só mandarmos as que interessarem a V.^{as} Ex.^{as}

"Peçam amostras,,

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

Todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O sensacional film

IMPERIA

7.º e 8.º episodios

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietarios: A. & H. GHISLETTI

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e aposentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa.

Preços modicos

Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL

Numerosas referencias em Lisboa e Porto



VAGO

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE	6586 ton.	PENINSULAR	2744 ton.
AFRICA	5515 "	LUABO	1435 "
PEDRO GOMES	5417 "	CHINDE	10 0
BEIRA	4976 "	MANICA	1116 "
MOSAMEDES	4977 "	IBO	835 "
PORTUGAL	3998 "	BOLAMA	955 "

AMBRIZ 858 ton.

Vapores só para carga:

EXTREMADURA 3771 ton.
DONDO 3978 "

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

Navios fretados aos Transportes Maritimos do Estado e ao serviço da Companhia

LOURENÇO MARQUES	6353 ton.	PENICHE	3566 ton.
S. THIAGO	3763 "	FIGUEIRA	2668 "
CONGO	3071 "	COIMBRA	2516 "

GAYA 1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excellentes accomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. passageiros viagens rapidas e commodas

Escriptorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Commercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telephones: Administração, C. 1527 Chefe do Expediente, C. 1000 Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Commissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição, C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

OLEOS E GORDURAS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriales, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA



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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1923

COMP. PORTUGUEZA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Sodré	7 20	C. Sodré	7 1
d 9	10 30	d 9	10 30
d 13	14 1	d 13	14 1
a 14	15 3	a 14	15 3
b 17 30	18 36	b 17 30	18 36
c 18 5	19 5	c 18 5	19 5
d 18 23	19 23	d 18 23	19 23
19 5	20 5	19 5	20 5
19 50	20 50	19 50	20 50
21 50	22 50	21 50	22 50
0 45	1 38	0 45	1 38
Lisboa-R	6 10	Lisboa-R	6 10
10 0	11 21	10 0	11 21
e 12 50	13 54	e 12 50	13 54
f 14	15 9	f 14	15 9
b 15 30	16 36	b 15 30	16 36
d 18	18 51	d 18	18 51
bd 18 58	19 53	bd 18 58	19 53
19 55	21 2	19 55	21 2
2 47	23 50	2 47	23 50
0 35	1 29	0 35	1 29
Lisboa-R	7 45	Lisboa-R	7 45
b 8 59	9 30	b 8 59	9 30
b 17 30	18 13	b 17 30	18 13
18 15	18 46	18 15	18 46
Lisboa-R	8 40	Lisboa-R	8 40
d 9 25	10 42	d 9 25	10 42
d 13 20	14 41	d 13 20	14 41
d 17 53	19 3	d 17 53	19 3
d 18 50	20 9	d 18 50	20 9
19 46	21 2	19 46	21 2
d 21 45	23 5	d 21 45	23 5
0 25	1 39	0 25	1 39
Lisboa-R	5 35	Lisboa-R	5 35
7 53	8 32	7 53	8 32
17 37	18 17	17 37	18 17
Lisboa-R	8 30	Lisboa-R	8 30
c 9 25	10 42	c 9 25	10 42
h 11 35	12 52	h 11 35	12 52
21 15	22 3	21 15	22 3
21 45	22 59	21 45	22 59
Lisboa-R	6 50	Lisboa-R	6 50
7 37	8 16	7 37	8 16
12 15	13 15	12 15	13 15
16 20	17 17	16 20	17 17
17 43	18 49	17 43	18 49
0 20	1 15	0 20	1 15
Porto	6 0	Porto	6 0
13 35	16 5	13 35	16 5
18 10	20 30	18 10	20 30
19 25	22 3	19 25	22 3
20 12	22 59	20 12	22 59
Porto	5 50	Porto	5 50
7 37	8 36	7 37	8 36
12 15	13 15	12 15	13 15
16 20	17 17	16 20	17 17
17 43	18 49	17 43	18 49
0 20	1 15	0 20	1 15
Porto	6 0	Porto	6 0
13 35	16 5	13 35	16 5
18 10	20 30	18 10	20 30
19 25	22 3	19 25	22 3
20 12	22 59	20 12	22 59

COIMBRA LOUZÁ COIMBRA

6 40	8 15	8 40	9 57
18 15	19 30	20 15	22 10
Coimbra	0 35	Figueira	1 15
7 30	9 12	4 0	6 15
10 10	12 45	6 30	8 1
15 30	17 14	9 53	11 45
16 15	17 58	14 55	18 5
19 20	20 48	22 5	23 34
Alfarellos	3 15	Figueira	0 30
5 42	6 30	19 06	19 41
16 50	17 40		
Amieira	15 45	Figueira	16 06
15 45	16 06	6 50	16 51
Lisboa-R	9 25	7 25	21 35
12 5	7 25	21 35	18 12
Lisboa-R	18 50	7	20 39
18 50	7	20 39	5 50
Entre-o.	5 40	Badajoz	8
5 40	18 43	8	20 25
Lisboa-R	8 20	Figueira	16 6
17 10	16 6	1 15	10 50
17 10	2 55	16 30	0 14
Caldas	1	Alfarellos	10 23
1	10 23	6	15 3
Lisboa-R	8 20	Alfarellos	16 5
17 10	16 5	1 52	11
17 10	2 17	16 50	0 14
Lisboa-R	18 50	8 50	5 25
21 15	8 50	18 35	5 50
8 30	2 44		

BEIRA ALTA

Figueira	7 50	Pampilhosa	10 49
7 50	9 58	10 49	13 9
10 25	11 58	18 30	20 8
16	18 20	22 55	0 28
Pamp.	5 15	V. Formosa	16 13
5 15	16 13	11 5	16 55
12 30	17 50	12 50	17 28
14 50	20 25	13 5	22 38
Pamp.	10 20	St. Comba	15 31
10 20	12 39	13 27	15 31
Pamp.	19 25	M. Aguada	5 53
19 25	21 42	5 53	9 21

VALLE DO VOUGA

Espinho	8 15	Vizela	11 30
8 15	15 50	11 30	18 21
Espinho	17 15	Sernada	20 38
17 15	20 38	4 35	8 21
18 18	21 56	11 25	15 3
Sernada	5 5	Vizela	10 1
5 5	10 1	16 30	21 2
Aveiro	9 30	Sernada	11 6
9 30	11 6	5 50	7 23
13 45	15 12	11 30	12 41
20 20	22 3	15 20	17

SUL E SUESTE

Lisboa-TP	7 40	Barreiro	6 40
7 40	8 40	9 20	1
10 20	11	1	10 40
11 50	12 30	11 45	12 25
13 30	14 10	14	14 40
16 20	17	15 50	16 30
17 15	17 55	17 20	18
18 50	19 30	18 25	19 5
20 5	21	21 5	21 50
21	1 45	22 25	23 10
Lisboa-TP	8	Algar.	8
11 50	13 38	10 40	12 25
17 15	19 3	16 10	18
18 50	20 53	19 40	21 50
Barreiro	6 15	P. Novo	7 10
6 15	6 48	7 10	7 45
Lisboa-TP	20 15	Lavadio	1 20
20 15	21 53	1 20	12 25
Lisboa-TP	16 20	Molta	17 42
16 20	17 15	17 42	19 5
Lisboa-TP	8	Setubal	8 15
8	9 50	8 15	1
11 50	13 38	10 45	12 25
17 15	19	16 20	18
18 50	20 37	19 50	21 50
Lisboa-TP	8	Funcheira	16 18
8	16 18	5	12 25
18 50	2 21	8 45	19 25
Lisboa-TP	8	V. Viçosa	2 10
8	17 11	2 10	10
Lisboa-TP	8	Evora	13 32
8	13 32	5 30	10
20 15	0 42	16 45	21 50
C. Branca	7 10	Evora	5 30
7 10	7 57	5 30	6 18
12 45	13 32	10 40	11 28
18 15	19 2	16 45	17 33
13 15	0 42	22 20	23 8
Lisboa-TP	20 15	Moura	5 36
20 15	5 36	11 40	21 50
Lisboa-TP	20 15	V. Real	9 17
20 15	9 17	21 25	10
Lisboa-TP	8	Beja	11 4
8	11 4	16	21 50
Lisboa-TP	20 15	Tunes	17 45
20 15	17 45		
Beja	15 30	Beja	2 55
15 30	15 30	2 55	
C. Branca	0	Beja	2 34
0	2 34	9 30	11 47
Beja	3 23	Barcelos	11 20
3 23	11 20		
Lisboa-TP	20 15	Lagos	7 50
20 15	7 50	22 50	1
Tunes	11 25	Lagos	8 50
11 25	13 29	8 50	10 57
2	22 4	14 30	16 47

MINHO E DOURO

Porto	10 25	B. d'Alva	18 7
10 25	18 7	11 40	17 18

Porto Braga Porto

6 30	9 18	4 55	7 20
9 45	12 6	7 55	1
10 43	13 28	9 18	10 55
14 30	16 12	11	12 40
16 50	18 42	14 30	17 2
17 27	19 23	17 30	19 40
2	22 15	2	23 35
Nine	21	Braga	13 30
21	21 53	13 30	14 30
Porto	9 45	Moução	5 10
17 27	22 3	14 25	19 40
14 30	19 5	7 58	12 40
Porto	6 30	Vianna	10 25
10 43	15 55	11 25	17 2
14 30	16 43	18 20	23 35
Nine	11	Vianna	11 25
11	11	11 25	14 40
Vianna	17	Moução	7 56
17	19 5	16 20	19 59
7 30	11 8		
Porto	7 45	Tua	5 30
17 35	22 13	14 18	20 30
Porto	9 20	Marco	7 20
19 15	21 50	14 25	17 2
Porto	17 35	Penafiel	5 20
17 35	18 27	5 20	7 20
Regoa	6 37	B. d'Alva	15 40
6 37	12 6	15 40	21
Regoa	7 10	Marco	16 50
7 10	10 44	16 50	19
Porto	7 45	Amarante	7 37
17 35	20 3	17 17	20 30
Porto	10 25	Carviçais	10 35
10 25	17 33	10 35	17 18
Porto	17 35	Chaves	9 34
17 35	11 31	9 34	17 14
10 25	18 14	16 15	10 20
Regoa	20 56	V. Real	5 15
20 56	22 40	5 15	6 25

COMP. NACIONAL

St. Comba	8 25	Vizeu	5 25
8 25	8 25	5 25	
13 35	16 20	13 35	
21 35	23 29	18	
Tua	7	Mirandella	17 15
7	9 40	17 15	19 50
Mirandella	6 55	Braga	10 55
6 55	10 55	16	19 35
Tua	10	Bragança	8
10	17 27	8	13 15
14 30	20 30	11	17 54

PORTO Á POVOA

Porto	11 20	Famalicão	17 45
11 20	17 45		

Porto	9	10 30	5	6 50
	10 15	11 50	r 5 50	7 20
f	16 45	18 15	b 8	9 30
b	17 30	19	12 30	14
b	19 15	20 45	t 15 35	17 5
a	21	22 30	b 17	18 30
—	—	a 18 30		20
Povo	6	Famalicão	19	20 30
b	9 10	10 34	9 15	10 4
Porto	6 30	Leça		Porto
	9 10	7 10	8	8 40
	12	9 47	10	10 40
	15 30	12 37	14	14 41
b	18 5	16 10	16 40	17 20
a	19 40	18 45	b 18 55	19 35
		20 20	20 40	21 20
GUIMARÃES				
Trofa	11 5	Fafe	6 26	Trofa
	18 19	13 35	15 30	8 53
		20 40		13 1
Trofa	7 50	Guimarães	10 25	Trofa
	19	9 21	14	11 44
		20 31		15 38
Vizella	7 5	Fafe		Vizella
	8 22	—		
Louzada	15 34	Lo. dello		Louzada
		16 33		
a Domingos e feriados.				
b Excepto domingos e feriados.				
c Directos.				
d Semi-directos.				
e Excepto sabbados.				
f Sabbados.				
g Excepto segundas e quintas.				
h Sud-Express.				
i Entre Funcheira a Setubal às				
terças, quintas e sabbados.				
j Segundas, quartas e sextas.				
k Excepto segundas-feiras.				
l Em 23 de cada mez.				
m Entre Funcheira e Setubal aos				
domingos, segundas, quartas				
e sextas.				
n Terças, quintas e sabbados.				
o Dom., terças, quintas e sab.				
p Dom., seg., quartas e sextas.				
q Quintas-feiras.				
r Segundas-feiras.				
s Terças-feiras.				
t Quartas-feiras.				
u Só nos dias 7, 10, 16, 19, 21 e 23				
do mez.				
v Dias de feira em V. do Conde.				
x Excepto domingos.				
w Só nos dias 6, 9, 15, 18, 23 e 28				
de cada mez.				
H Só em 3, 14 e 25 do mez.				
z Só em 3, 12 e 21 do mez.				