

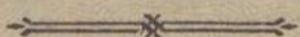
AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Pública-se nos dias 1 e 16 de cada mês

FUNDADA
EM
1888

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

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

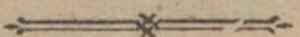


Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1918

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

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 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. 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 .	Francos 25,00
Inglaterra.	Libras 1.0.0

ÍNDICE

— DOS —

ARTIGOS E SECÇÕES DO 36.º ANNO — 1923

Pág.	Pág.	Pág.			
Alistamento de ferro-viários para o Rhur.....	161	Companhia (A) de Porto á Póvoa e Famalicão, por <i>Fernando de Souza</i>	157	Entrada e saída de passageiros, bagagens, valores e mercadorias, no território alemão.....	62
Anno (O) de 1922, por <i>Quirino de Jesus</i>	2	Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.....	239	Escola (Uma) para ferro-viários no Brazil.....	226
Aos bibliófilos: 13 e.....	23	Companhia (A) dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 1922, por <i>J. Fernando de Souza</i>	219	Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.....	106
Aos nossos assignantes: 65, 149, 157 e.....	317	Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório): 13, 26, 176, 189, 226, 241, 257, 281, 294, 304 e.....	324	Exploração (A) dos nossos carvões mineraes, por <i>F. Martins</i>	59
Arrematações: 23, 45, 62, 78, 94, 110, 122, 231, 259, 283 e....	312	Companhia Internacional dos Wagons-Lits.....	281	Exploração (A) dos nossos carvões mineraes.....	87
Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	202	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro: 13, 122, 165 e.....	288	«Expresso (O) azul».....	62
Atrazos (Os) na saída da <i>Gazeta</i> . Autonomia (A) da Madeira e dos Açores, por <i>Quirino de Jesus</i>	149	Conferência internacional sobre formalizações aduaneiras.....	326	Expresso Marselha-Toulouse-Lisboa.....	87
Aviação (A) ao serviço dos correios e dos transportes de passageiros e mercadorias.....	197	Conferência sobre tráfego internacional P. H. F.....	270	Falta de espaço.....	146
Aviação (A) no estrangeiro.....	270	Confusão.....	67	Fira (A) comercial oficial de Bruxellas.....	78
Baixa de tarifas na Áustria.....	183	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	Ferrocarriles (Los) Argentinos, da <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i>	250
Balanço (O) do Anno, por <i>J. Fernando de Souza</i>	86	Congresso (O) Internacional de Caminho de Ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> , 17, 51, 66, 81 e.....	102	Fomento agrícola, por <i>Quirino de Jesus</i>	249
Banco de Angola, por <i>Quirino de Jesus</i>	1	Congresso Internacional de Caminho de Ferro: 144 e.....	290	Gralha (A) recalcitrante.....	23
Banco (Um) na América do Norte	289	Conselheiro Fernando de Souza.....	149	Grandioso (Um) projecto	23
Boletim commercial e financeiro , por <i>Q. J.</i> - 8, 24, 40, 56, 72, 90, 108, 120, 133, 142, 156, 166, 173, 190, 213, 215, 230, 242, 258, 271, 283, 295, 311 e.....	40	Construções (As) marítimas.....	61	Hélium (O).....	146
Caminhando à tona, por <i>J. Fernando de Souza</i>	327	Construções (As) navaes em 1922.....	210	Homem (Um) de bem, por <i>Guerra Maio</i>	101
Caminho de Ferro de Angola.....	113	Contribuição dos Estados Unidos no automobilismo mundial	214	Hora (A) de verão em França.....	108
Caminho (O) de ferro de Benguela em 1921 e 1922, por <i>J. Fernando de Souza</i>	146	Contrôle (O) de Lourenço Marques, por <i>Quirino de Jesus</i>	265	Horários dos comboios: 16, 32, 48, 64, 80, 96 e	112
Caminho de Ferro de Carregado a Peniche	247	Convenção de Berne.....	160	Hulha (A) Branca.....	222
Caminho de ferro directo de Sevilha a Lisboa, por <i>Andrade Gomes</i> ..	291	Convocações: 110 e.....	166	Hulha branca.....	256
Caminho (O) de Ferro Pan-American, do <i>Brazil-Ferro-Carril</i> ..	156	Correspondência: 43 e.....	62	Ilustração Portugueza.....	116
Caminhos de Ferro Atravez d'Africa	291	Cotações na Bolsa de Lisboa: 9, 25, 41, 57, 73, 91, 109, 121, 134 e	142	Instrução (A) profissional no Sul e Sueste: 11, 28, e	43
Caminhos de ferro austriacos.....	94	Crise (A) do Numerario, por <i>Quirino de Jesus</i>	221	Lanifícios: 10 e	27
Caminhos (Os) de ferro brasileiros	231	Crise (A) financeira, por <i>Quirino de Jesus</i>	236	Lazareto pecuário em Fuentes de Oñoro.....	116
Caminhos de Ferro da Beira Alta. Comboios rápidos.....	243	Crise (A) nacional, por <i>Quirino de Jesus</i>	318	I. de Mendonça e Costa: 113, 125 e	157
Caminhos de Ferro da Beira Alta. Serviço internacional.....	293	Dsecarrilamentos administrativos, por <i>J. Fernando de Souza</i>	137	Linha aerea Toulouse-Argel.....	107
Caminhos (Os) de ferro do Paraguai.....	179	Desde os navios aos tabacos, por <i>Quirino de Jesus</i>	182	Linha de Aymonte á fronteira de Portugal	93
Caminhos (Os) de ferro e o cambio, por <i>J. Fernando de Souza</i>	325	Direitos (Os) das companhias, por <i>J. Fernando de Souza</i>	263	Linha (A) de Louzã a Arganil, por <i>J. Fernando de Souza</i>	167
Caminhos (Os) de ferro hespanhóes e o Directorio Militar: 282, 290 e.....	225	Electrificação de linhas alemãs....	269	Linha (A) de Villa Franca a Peniche, por <i>J. Fernando de Souza</i>	210
Caminhos (Os) de ferro italiano 16 e	291	Electrificação dos caminhos de ferro do Brazil e do Mexico.....	243	Linhas americanas.....	327
Caminhos de ferro na Alemanha..	69	Electrificação (A) dos Caminhos de ferro franceses.....	43	Linhas estrangeiras: 37, 60, 77, 86, 165, 173, 186, 215, 224, 269, 280, 295, 303 e	323
Caminhos (Os) de ferro suíssos...	243	Electrificação (A) do «Virginia Railway».....	258	Linhas (As) ferreas de todo o mundo	22
Carteira (Uma) do «Lloyd Brasileiro».....	35	Em França nem hora de verão nem hora de Strasburgo.....	122	Linhas portuguezas: 12, 23, 60, 79, 108, 141, 155, 175, 186, 202, 224, 242, 254 e	269
Cartas de Paris , por <i>Guerra Maio</i> : 5, 20, 42, 58, 74 e.....	92	Emprego do hydrogenio como substituto do carvão.....	146	Linho (O) da Russia.....	271
Carteira do accionista: 8, 146, 161 e	173	Emprestimo (O), por <i>Quirino de Jesus</i>	146	Locomotivas de turbina Ljungs'ion.....	61
Circulação (A) Fiduciária, por <i>Quirino de Jesus</i>	301	Emprestimo (O) e as ilusões governativas, por <i>Quirino de Jesus</i>	169	Locomotivas hespanholas.....	176
Comboios ligeiros, denominados «Conductor-Gard-Trains» do London & Eastern Railway.....	311	Emprestimo (O) e o cambio, por <i>Quirino de Jesus</i>	115	Maior (O) dirigível do mundo....	254
Commercio de importação e exportação na França.....	301	Emprestimo (O) e o «déficit», por <i>Quirino de Jesus</i>	150	Maior (O) submarino do mundo..	222
Commercio externo, por <i>Quirino de Jesus</i>	18	Emprestimo (O) interno, por <i>Quirino de Jesus</i>	53	Manual do viajante em Portugal: 138, 201, 215, 230, 242, 258, 269, 280, 291 e	303
Commercio (O) norte-americano ..	271	Emprestimo (O) interno, por <i>Quirino de Jesus</i>	83	Marcação (A) de lugares reservados na teoria e na prática, da <i>The Railway Gazette</i>	259
Como se faz a história.....	224			Material de Caminhos de ferro para Moçambique	231

ÍNDICE

Na Argentina.....	295	Seguro de mercadorias, animais e veículos a transportar por caminho de ferro: 238 e.....	259	Tarifas e Avisos ao Públíco
Necrologia:		Seguro (O) nos Caminhos de Ferro.....	86	Distribuidos com os números abaixo
Alfredo Gerard.....	203	Serviço de comboios entre Paris e Londres.....	288	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Alfredo (D.) Loevy.....	86	Serviço de passagens entre Benfica e Torres Vedras.....	256	Tarifa de camionagem em Lisboa. 4. ^o e 5. ^o aditamentos á Tarifas Internacionaes n. ^{os} 301, 302, 303, e P. H. F. n. ^o 3 de g. v.....
Antonio Alfredo Barjona de Freitas	86	Situação (A) economica da Russia.....	310	841
Ariosto (Dr.) de Moncada.....	225	Situação (A) Nacional, por Quirino de Jesus 103 e.....	277	842
Carlos Castelhano.....	43	Situação (A) privilegia dos Açores.....	35	Aviso A. n. ^o 53—Serviço que prestam as estações, apeadeiros, Despachos Centrais e c. es da Companhia.....
General Justino Teixeira.....	55	Sobretaxas (As).....	265	842
Julio da Silva Ferreira.....	303	Sobretaxas (As) e a situação do pessoal ferro-viário.....	255	Aviso A. n. ^o 54 Novo regimen tarifario.....
Nossa (A) Gazeta.....	51	Sociedade Alemtejana de Seguros "A Patria".....	85	845
Nossa (A) legislação ferro-viaria, por J. Fernando de Souza.....	125	Solução d'um problema—Aplicação das anamorphoses geometricas ás curvas de concordancia parabolica, por M. Gonçalves Rueda	49	Aviso A. n. ^o 55—Transportes de ou para a linha do Terreiro do Trigo, entrepostos, etc., do Porto de Lisboa.....
Nosso (O) Director.....	81	Tarifa francesa para a importação de mercadorias.....	11	843
Nota sobre a frenagem de locomotivas, por Pedro Joyce Diniz.....	38	Tarifas (As) dos Caminhos de ferro ingleses.....	19	Aviso A. n. ^o 56—Serviço combinado com linhas portuguezas.....
Nova (A) locomotiva "Makhonine".....	89	Taxas telegraphicais entre Portugal e Brazil.....	83	845
Nova Estatística Official de Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Souza.....	235	Telephones de voz alta para comboios subterrâneos.....	20	Aviso A. n. ^o 57—Horas da abertura e encerramento das estações
Nova (A) sobretaxa e a sua applicação, por Nemo.....	251	Telephone (O) nos Estados Unidos.....	310	1. ^o Aditamento á tarifa de operações aduaneiras em Badajoz.....
Nova (Uma) unidade ferroviária, por Pedro Joyce Diniz.....	208	Trafego directo entre a Alemanha e a Russia.....	325	Aviso A. n. ^o 58—Prazos de transporte.....
Novas industrias em Portugal—Inauguração da Fabrica de Destilação de Madeiras em Pampilhos o Botão	320	Travessas para Lourenço Marques.....	58	Tarifa de camionagem de Collares Central.....
Novas sobretaxas, por J. Fernandes de Souza.....	33	Tunnel (O) da Mancha.....	20	Tarifa de camionagem da Central de Penamacor.....
Novas tarifas.....	53	Tipos de carris e suas características. (Relatório apresentado á Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste), por J. Fernando de Souza: 276 e.....	315	1. ^o Aditamento á tarifa de camionagem de Penamacor.....
Novas (As) tarifas.....	78	Uma obra malf dada. O troço do Barreiro e Cacilhas, por J. Fernando de Souza.....	196	2. ^o Aditamento á tarifa de camionagem de Penamacor.....
Novas (As) taxas postais.....	19	Um pequeno melhoramento na nossa Gazeta.....	10	1. ^o Aditamento á tarifa A. de g. e p. v.....
Novo calendario.....	122	União Central de Abastecimentos.....	278	Aviso A. n. ^o 65—Sobretaxas.....
Novo (Um) carburante.....	227	União Internacional de Caminhos de Ferro: 24, 36, 166, 191, 199, 237 e.....	281	1. ^o Aditamento á tarifa especial n. ^o 3 de g. v.....
Novo (O) contrato dos Tabacos, por Quirino de Jesus.....	67	Unificação de freios dos Caminhos de ferro franceses.....	61	3. ^o Aditamento á tarifa de camionagens entre Louzã e Avô.....
Novo (Um) hotel em Villa Real de Santo Antonio.....	145	Vapor «Angola».....	133	3. ^o Aditamento ao Aviso A. n. ^o 53
Novo metropolitano.....	264	Venda (A) de bilhetes na estação do Rocio.....	243	Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste)
Novo (Um) serviço aereo de passageiros e carga	269	2.^a Via (A) do Norte e o renova mento das linhas de Norte e Oeste	181	Classificação geral de mercadorias.....
Novos caminhos de ferro do Minho, por J. Fernando de Souza: 287 e.....	299	2.^a Via (A) do Norte entre Gaia e Porto, por Vicente Ferreira.....	195	850
Novos (Os) comboios rápidos em França.....	143	Viação (A) nas nossas colónias, por Ferreira Mendes.....	131	Tabelas de preços da tarifa especial n. ^o 1 p. v.....
Obras (As) da gare do Rocio: 226 e	242	Viação (A) urbana no Rio de Janeiro.....	271	850
Organizações internacionaes de Caminhos de ferro.....	269	Viagens a Luso-Büssaco.....	230	2. ^o aditamento á tarifa especial n. ^o 1 g. v.....
Ouro (O) da França.....	146	Viagens e transportes: 6, 21, 38, 60, 76, 89, 108, 119, 140, 155, 161, 175, 186, 200, 228, 241, 256, 282, 293, 311 e.....	323	Aviso C. n. ^o 2—Sobretaxas.....
Pablo (D.) Rozpide.....	89	PARCE OFFICIAE		Sul e Sueste
Para evitar novos acidentes.....	254	Legislação por linhas		Aviso B 833—Novo regimen tarifario.....
Pequenos (Os) ramaes como auxiliares do desenvolvimento das industrias, por F. Martins.....	75	Aldeia Gallega ao Rio das Enguias	293	850
Pesquisas de carvão.....	146	Batalha a Martingança.....	160	Tarifas especiais de g. v. n. ^{os} 1, 2 e 3
Petroleo e carvão dos Estados Unidos.....	212	Cascaes á Praia do Guincho 105, 119, 143 e.....	155	850
População (A) de Portugal, por Quirino de Jesus.....	34	Cella á Praia da Nazareth.....	280	Completo á Tarifa de despezas accessorias.....
Postos sanitarios nas estações de Ovar e Torre das Vargens.....	42	Cezimbra a Cacilhas e a Setubal, 90, 253 e.....	293	850
Premio triennal «Arthur Dubois».....	77	Coimbra a Louzã e a Arganil, 105, 160, 253 e.....	280	Tarifa de Transporte Fluvial.....
Preservaçao das travessas de caminhos de ferro por meio de uma mistura de creosota e petroleo bruto.....	306	Covilhã (cidade) á estação.....	78	" " Camionagem em Lisboa.....
Problema (O) do custo da vida, por Quirino de Jesus.....	159	Ermidas—Sado a Beja.....	172	" " Aluguer de terrenos.....
Produção do assucar em Hespanha.....	62	Mangualde a Vizeu.....	78	" " do Ramal das Lezirias.....
Produção (A) mundial do ouro.....	170	Legislação diversa		Minho e Douro
Prorrogaçao da sobretaxa nas tarifas hespanholas.....	230	Ampliação da estação de Praia....	280	2. ^o Aditamento ás tarifas internacionaes P. H. F. n. ^{os} 1 e 2 de g. v.
Publicações recebidas.....	311	Caminhos de ferro mineiros (Decreto 9044).....	223	843
Questão (A) dos tabacos, por Quirino de Jesus.....	208	Fundo de Viação e Turismo (Decreto 9131).....	280	Aviso C. 64—Novo regimen tarifario.....
Reclamações (As) da F. N. C, por Quirino de Jesus.....	139	Organização geral dos Caminhos de Ferro do Estado, 170, 184, 223, 239, 252, 266, 279, 292, 308, e	321	845
Reducção no transporte em caminho de ferro aos mutilados da guerra.....	145	Prorrogaçao do prazo de validade de tarifas.....	3	1. ^o Aditamento á tarifa especial n. ^o 1 de g. v.....
Reforma da regulamentação ferroviaria nos Estados Unidos.....	69	Terrenos sobrantes.....	254	853
Regimen internacional dos Caminhos de Ferro.....	83			Beira Alta
Regimens (Os) tarifarios em França e Portugal.....	70			Tarifa especial interna n. ^o 1 g. v.
Rendimentos (Os) dos caminhos de ferro, por A. G.	93			—Bilhetes a preços reduzidos...
Reparação de pontes e estradas...	172			846
Roma-Expresso (O).....	87			Tarifa especial interna n. ^o 2 g. v. Bilhetes de ida e volta.....
Romaria á Sr ^a da Ajuda em Espinho	243			846
Seguro de bagagens: 3, 39 e.....	92			Tarifa especial interna n. ^o 3 g.— Entrada nas gares e transito a pé na linha.....
Seguro de bagagens e mercadorias	231			846

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

I.º do 36.º anno || LISBOA, 1 de Janeiro de 1923 || Número 841

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — 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 oficial.....	3
Seguro de bagagens.....	3
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	5
Viagens e transportes.....	6
Carteira dos acionistas.....	8
Parte Financeira:	
Boletim Comercial e Financeiro.....	8
Cotações.....	9
Tarifa francesa para grupagem de mercadorias.....	10
Um pequeno melhoramento da nossa gazeta.....	10
Lanifícios.....	10
A instrução profissional no Sul e Sueste.....	11
Linhos portuguezas.....	12
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	13
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	13
Flos 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 aumento do custo de materiais, especialmente do carvão. Paralelamente crescia o custo da vida e com elle as subvenções que era necessário dar ao pessoal para lhe minorar as dificuldades.

Que importa o aumento 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 subvenções dadas ao pessoal, sem que se possa atender mais largamente aos encargos financeiros, nem ás obras e aquisições do material necessário.

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

fixo e circulante na Alemanha por conta das reparações devida ao Estado quasi por inteiro se dissipou logo que deixou de ser ministro do comercio 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 accção 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 aplicação de cerca de 30.000 contos á construção de varios troços complementares dos C. F. E. á custa do alargamento da circulação fiduciaria.

Tal não era necessário, porque o fundo especial tem disponibilidades suficientes para os encargos d'essas construções, varias das quais não deviam ser emprehendidas na presente conjunctura.

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 accção dos nossos politicos.

Felizmente nem tudo são misérias. Algumas providencias se tomaram, que merecem louvores. Recahem 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 mantiña inalteravel a hora.

Tinha sido ponderada a conveniencia d'essa medida ao sr. dr. Nuno Simões, que não teve tempo de pô-la em prática. 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 permitiu 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 distinções necessarias de presença e serviço effectivo.

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

Convém ainda referir que mercê da entrega interioramente da pasta do Comercio 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 difficultades 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 Sesypho que será necessario rolar noyamente pela montanha acima. Devemos registar a concessão de dois troços minusculos, 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 combinaçao 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 Comercial 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'aquellea formosa região.

Foi igualmente concedido á Companhia da Povoa 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 Povoa 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 sucessor difficultades 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.

Lembremo-nos 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 veiu até 120\$00, só baixando um pouco de 100\$00, depois d'isso, por influencia das vendas de cambiaes feitas na praça pelo Governo. Lembremo-nos 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 dobrç. Os males do cambio e da carestia andaram, pois, tanto nos doze ultimos meses 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 despezas 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 dívida 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 produçao 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 produçao 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 diminuido. A baixa da importação está muito longe de ser um signal de prosperidade, quando ao mesmo tempo decresce 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 captaes preexistentes, publicos e particulares, mobiliarios e immobiliarios, sem as reparações normaes, mas tambem dos saques sobre o futuro. O nosso consumo ou despeza total excede a produção, ainda mesmo depois de incluirmos 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 acceleracao 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 fiducaria galgou de 122 biliões a 1 trilião 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 teríamos aqui a bancarrota, a fome, convulsões tremendas e, por isso, quebrantamentos graves na soberania e dominios de Portugal.

Não podemos ir, sem os mais terríveis perigos, muito além do ponto onde fomos pelo despenhamento n'estes abyssos. 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, estranho 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 Portugueza, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, prorrogar o prazo de validade das actuaes tarifas até um mez a contar da data da publicação no *Diário do Governo* das novas tarifas.

Paços do Governo da Republica, 16 de Dezembro de 1922.— O Ministro do Comercio 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 enquanto 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 funcionam e as vantagens que offerece a todo o viajante, pelo que passamos a dar-lhes em resumo os topics 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 transito quer em hospedagem n'un 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 inutilizado por qualquer incidente alheio á sua vontade ou á sua imprevidencia, e não se tratando de casos de guerra, revoluções, greves 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 efecto acham-se instaladas succursaes nas cidades seguintes: Amsterdam, Barcelona, Berlim, Berne, Budapest, Helsingfors, Luxemburgo, Munich, Paris, Praga, Róma, Stockolmo, Varsovia e Vienna.

As empresas têm montada a sua polícia 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, fôr encontrado o artigo reclamado, o segurado pode receber-lo devolvendo a importancia, que lhe fôr 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 instruções dadas pela *Européa* para os seguros a effectuar nas estações da C. P. em harmonia com o contracto estabelecido.

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

O seguro das bagagens despachadas poderá ser efectuado 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 concorrença da importancia segura, dos riscos de perda total ou parcial, avarias, furto, arazo na entrega e, de uma forma geral, de todos e quaesquer riscos, incluindo perdas e danos, e sempre que o facto anormal tenha lugar 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 proprios 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 arazo 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 d' 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 necessário 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—Appõe-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 aceito 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	\$50	
" " " " 2.000\$00	\$160	
" " " " 5.000\$00	4\$00	

N'estas importancias está tambem incluido 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 efectuado por cada 1.000\$00 ou multiplos d'esta quantia, emittir-se-ha o tipo de apolice da importancia segurada ou as de tipos 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 necessário 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, criados 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, relogios, objectos de ouro, prata ou platina, pelle e outros objectos preciosos, ficam comprehendidos n'estes seguros até á concorrença 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'un accidente ao meio do transporte, d'un caso de força maior, excluindo as avarias provenientes das intempéries.

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 *Européa* vem estabelecer são muito importantes, e não temos duvida de que serão bem aproveitadas, tanto mais que estamos travessando uma epocha em que, devido ás circumstancias anomalias 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 greves 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.

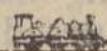
A *Européa* vem preencher uma lacuna importante.

Na Alemanha, primeira nação onde esta especie, de seguros foi posta em practica, bem como na França, e outros paizes onde a *Européa* se tem estabelecido, os resultados teem sido excellentes, e as empresas ferro-riarias que lhe teem experimentado a accão benefica na parte concernente a indemnisações por perdas e avarias, pois que, desde o momento em que um se-

gurado é indemnizado pela *Européa*, 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 tambem, 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 *Européa* receber o complemento de indemnização até á quantia segurada.

Como em todos os seguros de qualquer natureza, o de que se trata, obriga tambem da parte do segurado a determinadas prescrições, 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 inherent 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 tambem estabeleçam, como a C. P., contracto com a *Européa*, de forma a poder-se generalizar tão beneficioso serviço em todo o paiz.



Carta de Paris

I

De Paris a Madrid — O «Sud-Express» — Alfandegas pouco maçadoras — Um inutil inquerito aos passageiros — Madrid e o seu progresso — O Metropolitano — Os hoteis 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 criados á sombra das formalidades a que os passageiros estão sujeitos, que será difícil voltarmos ao tempo de antes da guerra.

O espantalho 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 difficult extermina-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 tem as companhias poupadão sacrificios. Em França tem já quasi a mesma velocidade de antes da guerra, atingindo 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 distrahadamente 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 tambem rapido e nada enfadonho; principalmente para os passageiros com destino a Lisboa.

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 vai. Quando chegou a nossa vez tivemos vontade de dizer áquelle homem, aliaz 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 devíamos seguir para Valencia, onde íamos assistir á Conferencia do Trafego Franco-Hispano-Portuguez.

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

Parece, porém, que esta dificuldade 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 hespaniola, cujo progresso se accentua de dia para dia.

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

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

As estações são de acesso difícil, devido á linha estar muito funda, e na Puerra del Sol, a mais importante, não só agora como no futuro, é necessário servirnos 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 for 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, porém, que mais tarde, quando a rede estiver completa, a exploração seja compensadora e que as tarifas possam atrair uma grande concorrença.

Outra innovação interessante é o serviço de auto-omnibus que acaba de ser inaugurado, e que oferece 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 edifícios foram ultimamente construidos e se estão construindo para bancos e grandes companhias.

Mais dois grandes hoteis se estão construindo, o que juntos estes aos que já Madrid possue, ficará a capital hespanhola dispondo de hoteis como os melhores hoteis 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 confortaveis casas de tavolagem!

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 approvação, e terem de ser anunciadas 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 aprovado 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 tambem lhes fez, com o que as empresas se conformaram, tendo por fim sido aprovados.

E' de esperar, pois, que tendo o assumpto sido estudado por aquellas diversas entidades, a nova tarificação venha depurada d'alguns defeitos que a experientia 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, corespondendo-lhes os mesmos numeros e designações.

Comecemos pelas tarifas communs a todas as empresas.

Tarifa geral — Os bilhetes de passageiros foram aumentados de 10 % na 1.^a e 2.^a classes, e de 8 % no 3.^a classe. Os preços de transporte de bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, aumentados de 20 %, as de animaes, de 50 %, e as de ve-hiculos, entre 50 e 100 %. O minimo de cobrança para comboios especiaes foi elevado de 25 %.

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

Como se vê, os maiores augmentos incidem nos transporte de animaes e no de ve-hiculos, perfeitamen-te 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 esta-vam demasiadamente baratos, chegando em al-guns casos a dar-se a anomalia de determinados ve-hiculos transportados em grande velocidade, por ta-rifa especial, sahirem mais economicos que transpor-tados em pequena velocidade.

Comparando os preços actuaes para ve-hiculos com os das tarifas francezas, verifica-se que a base maxima, que é a que corresponde aos ve-hiculos de passagei-ros, com quatro rodas, equivale á base minima da ta-rifa franceza para ve-hiculos de carga de duas rodas. Impunha-se, portanto, uma elevação de preços razoa-vel, e foi o que se fez.

Com os animaes dá-se tambem a circunstancia de que os transportes de gado, que são os propriamente commerciaes, se fazem, em regra, por vagão comple-to, 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, taxan-do-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 mes-mo percurso de 100 kilometros :

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

Tárlifa 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 trans-portes é muito mais racional do que o existente.

Voltemos ainda a falar do transporte de passagei-ros e suas bagagens, nas condições do qual foram in-troduzidas algumas alterações, das quaes vamos enu-merar as principaes.

Quando por falta de logar um passageiro é obri-gado a viajar em classe inferior, em vez de se reem-bolsar 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 sécos, 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 suprimida a taxa por utilisação 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 despezas 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 pezo 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 pezo inferior a 1.000 kilogramas para attender a certos carregamentos de volumes como os cascós, que embora não sejam muito pesados 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 inflamaveis, explosivas e perigosas, que são taxadas pelo capitulo II da Tarifa especial n.º I 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 differentes, 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 emprezas 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 kliometro, mas recahindo sobre ella as sobretaxas em vigor para as cobranças, a exemplo do que se pratica em França e para satisfazer as aspirações das Associações Industriaes e Commerciaes.

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 despezas 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 características, etc. — Esclarece-se que qualquer vagão matriculado n'uma empreza 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 emprezas 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 emprezas transportadoras que, bem contra sua vontade, não dispõem do material necessario para acudir a todo o trafego que afluе ás suas estações.

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

Esta tarifa que, como se sabe, é commun a todas as emprezas 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 ás remessas de vagão completo cujas cargas ou descargas sejam feitas pelas empresas.

No capítulo III concede-se o estacionamento gratuito durante 10 dias ás 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 Portugueza 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 reconhecido desnecessaria, e incluindo os transportes de adubos e superfosfatos de calcio procedentes de Braço de Prata e Povoa 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 Povoa, 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, referindos 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 extraídos os seguintes numeros que constam d'este anuncio 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 sábados, das 10 ás 12), nas suas filiais e agências, 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.

Equalmente 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 títulos.

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 mudou a vida do Estado e do paiz, senão a intensidade dos males, como n'outro logar dissemos. Cada qual trata de obter maiores preços, maiores salários, maiores subvenções e a governação publica vai na mesma onda, sem fazer mais nada senão aumentar vencimentos e despezas e clar o dinheiro ficticio que serve para todos os pagamentos publicos e particulares d'estas illusões que deixam atras de si a realidade de estragos e ruinas cada vez maiores.

Bem quereriam os governos custear todas estas despezas 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 empréstimos 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 ingleses que se propunham negociar um empréstimo 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 empréstimos externos e internos. Tambem nada d'isso chegou a aparecer.

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

No fim o aumento da circulação fiduciaria — já se fallava em ser auctorizada a emissão de mais 300 000 contos — viria da mesma forma, enquanto 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 aumentar despezas, 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 appoiar para salvacao 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.

Cambios (Vendedor)

Ultima cotação		PAR	DEZEMBRO											
			18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30
3 5/16	Londres, cheque.....	53 1/3	-	2 3/8	2 3/8	2 17/32	2 1/8	-	-	2 1/2	2 1/2	2 13/32	2 13/32	-
1.610	Paris	180	-	-	-	1.560	1.624	-	-	1.560	1.510	-	1.570	-
3.560	Madrid	180	-	-	-	3.260	3.439	-	-	3.330	3.255	-	-	-
3 1/2	Berlim	210	-	-	-	3 1/2	4	-	-	3 1/2	3	-	-	-
6.000	Amsterdam	370	-	-	-	8.275	8.700	-	-	8.438	-	-	-	-
29.050	New York	925	-	-	-	20.900	21.800	-	-	21.174	-	-	-	-
1.050	Italia	180	-	-	-	1.055	1.107	-	-	1.079	-	-	-	-
1.520	Bruxellas	180	-	-	-	-	-	-	-	1.447	-	-	-	-
4.300	Suissa	180	-	-	-	3.930	4.130	-	-	4.018	3.938	-	-	-
110.000	Libras, ouro	4.500	-	-	-	-	-	-	-	115.00	-	-	-	-
-	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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	-	-	-
23\$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.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	540\$00	-	-
-	" 3.ª serie	-	-	-	575\$00	573\$00	-	-	565\$00	570\$00	595\$00	-	-	-
-	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " Comp. Tabacos de 189.....	-	142\$00	-	141\$00	140\$00	-	-	-	-	-	139\$50	-	-
Acções dos Bancos e Comp.:														
-	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 Brazileiro ..	-	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 Portugueza.....	-	87\$00	-	-	-	-	-	87\$00	88\$00	95\$00	95\$00	-	-
-	Comercial 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.º 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.....	-	-											

Tarifa franceza para grupagem de mercadorias

Como já tivemos occasião de dizer, as companhias dos caminhos de ferro franceses 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 sistema semelhante ao que foi adoptado em Portugal desde 1920, eliminando os preços de gare a gare, e estabelecendo unicamente tabellas de preços kilométricos com bases decrescentes á maneira que o percurso aumenta, 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 taxação 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 systhema 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 resu'tantes das tabellas accrescem as despezas de manutenção e sobretaxa de 140 % actualmente em vigor nas linhas francesas.

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 reducção 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.

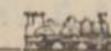
Este regimen de agrupamento é o que ha tempos se vem pondo em prática no trafego combinado entre França e Portugal em transito por Hespanha, por in-

termedio das agencias de transportes, e com o accordo das diferentes 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 países mais lhe seguiram o exemplo. Porque razão não poderá em Portugal e em Hespanha dar bom resultado?

E' assunpto 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.

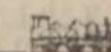
Pelo contrario entraram alguns assignantes novos e dos antigos houve-os que se apressaram a enviar, por vale postal, o pagamento da assignatura pelo novo preço; e cartas e postaes louvando a modestia do aumento que fizemos; e até uma d'essas cartas diz: "Dúvidamos de que V. possa aguentar-se n'essa craveira 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 peorar, 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.ª, 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 encommenda 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 Fiscalisação, Movimento e Trafego)

INSTRUCCÃO E N.º 4 (1)

Instrução profissional

1.ª PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

(Continuação do n.º 840)

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

Construção das linhas subterrâneas.

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

b) Aparelhos

Indicação dos principaes systhemas de telegraphia optica.

Telegraphia pneumática, aparelhos e processos empregados.

Telegraphia electrica. Systhemas de transmissão duplex, triplex e multipla. Transmissão automática. Telegraphos harmonicos, princípios em que se fundam.

Aparelhos usados na telegraphia submarina.

Velocidade de transmissão dos diferentes systhemas telegraphicos.

Estudo da transmissão dos sinais e dos fenómenos que a acompanham nas linhas telegraphicais aereas, subterrâneas ou submarinas.

Perturbação nas linhas telegraphicais.

Ensaios nas linhas telegraphicais. Medidas especiais nos cabos submarinos. Conhecimento e localização das avarias.

Disposição das redes telegraphicais. Telegraphia sem fios.

Princípios de construção dos telephones e microphones. Telephone Bell. Descrição dos systhemas de telegraphia e telephonía simultanea. Descrição dos systhemas de telephonía sem fios. Telephones com pilha, descrição e instalação. Distância máxima da transmissão.

Instalação das centraes telephonicas e disposições d'estas.

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

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

Parte oral	I - Generalidades	4
	II - Electricidade a) Princípios geraes	2
Parte escrita	b) Instrumentos e processos de medir	2
	III - Telegrafia e telefonia a) Linhas electricas	3
	b) Aparelhos	4
c) Conhecimento especial do material do ma-	3	
	terial do S.S..	4

Para Inspector do pequeno material

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, Código Comercial. 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. Circunscrições 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 aplicação;

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

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

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, signais, carros de bagagem, pontes, materias primas para illuminação, artigos de limpeza, impressos, balanças, marcadinas, 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. Escripturação dos depositos e officinas;

j) Cordas e encerados; sua reparação especial, sua aplicação nos carregamentos e sua distribuição dia-ria;

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

m) Economia e aproveitamento do pequeno mate-rial; premios de menor consumo. Fiscalização.

Para sub-Inspector do Serviço do Movimento e Reclamações

a) Leis e regulamentos de polícia 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 organizaçao e suas marchas. Acompanhamento e fiscalizaçao 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 diligencias junto dos expedidores e dos consignatarios.

Para chefe de estação de 1.^a classe

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, instruções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações. Instruções 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 atracações;

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 dificuldades, que possam ocorrer 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) Exercícios de redacção e relatorios.

Para chefe de estação de 2.^a classe

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

b) Conhecimento e aplicação 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 minérios, 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 tráfego, que podem apresentar-se n'uma estação de relativa importância;

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

g) Circulação de comboios. Avances. Manobras, formação e decomposição de comboios. Redacção de cartas e comunicações 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 ocorrer nas estações importantes.

Para chefe de estação de 8.^a classe

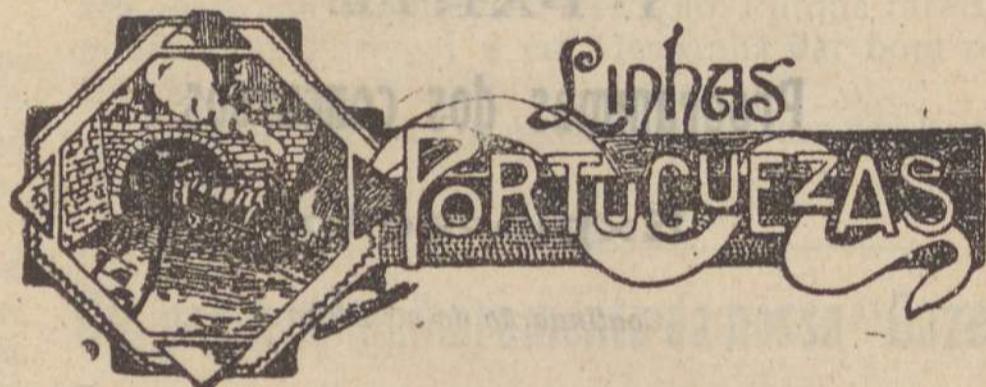
a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, instruções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Conhecimento e aplicação 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 acordo "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 Reparações, as seguintes entidades portuguezas: Caminhos de Ferro do Estado, Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Vale do Vouga, do Porto á Povoa e Famalicão, da Beira Alta, Companhia da Zambezia, Províncias de Angola e de Moçambique. Instituto Superior do Commercio e Ministério 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 agradavel aos passageiros. O hotel deve abrir ao publico em marzo 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 encomendas 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 1/2 % . . .	39	85\$00	3.315\$00
de 5 1/2 % . . .	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 Dívida Externa — 1.ª serie. . .	100	89\$50	8.950\$00
de 3 % da Dívida Externa — 3.ª serie. . .	703	77\$15,6478	54.241\$00
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3 % 1º grau (inalienaveis) .	1.282	71\$00	91.022\$00
de 3 % 1º grau .	2.504	74\$02,51302	170.539\$00
de 4 % 1.º 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

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

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 desistência:

Ao abrigo do Regulamento de 1913	3
--	---

Por falecimento:

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 séde 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 Portugaeza*, 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 beleza das encadernações.

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

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

"LÃANIFICIOS"

Fatos e vestidos baratos

SILVA & COMPANHIA
FABRICANTES

Telegrams "MARSILVA,"

COVILHÃ**Vendas sem intermediarios — Directamente ao consumidor**

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

Oferecemos um **bonus de 5%** a todos os Srs. assignantes da **Gazeta dos Caminhos de Ferro**.—Economizarão mais 35 ou 40%, que os intermediarios lucram sobre carregando 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 elas se destinam, para assim só mandarmos as que interessarem a V.^{as} Ex.^{as}

"Peçam amostras,"**OLYMPIA**MATINÉES ELEGANTES
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O sensacional film

IMPERIA7.^o e 8.^o episódios**PARIS****Hotel Bayard**

11, Rue Richer Proprietários: A. & H. GHISLETTI

Hotel de família com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de água quente e fria em todos os comodos Quartos e apartamentos para famílias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa.

Preços modicos**Falla-se portuguez**End. teleg.: **BAYAROTEL**

Numerosas referencias em Lisboa e Porto



DEPOSITO PARA REVENDA
105, Rua dos Fanqueiros
TEL - C. 1717 LISBOA

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, ALLEMÃES, 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 "
MOSSAMEDES	4977 "	IBO	835 "
PORTUGAL	3998 "	BULAMA	955 "

AMBRIZ

858 ton.

Vapores só para carga:

EXTREMADURA	3771 ton.
DONDO	3978 "

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

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

LOURENÇO MARQUES	6355 ton.	PENICHE	3566 ton.
S. THIAGO	3763 "	FIGUEIRA	2668 "
CONGO	3971 "	COIMBRA	2516 "
GAYA			1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem 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 — C' es da Fundição, C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

OLEOS E GORDURAS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

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

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

JOSE 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.

Saque 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 leem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

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

COMP. PORTUGUFZA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Colombra	Louzã	Colombra	
C. Sodré	Cascas	C. Sodré		6 40	8 15	8 40	9 57
				18 15	19 30	20 15	22 10
d 7 20	8 26	5 55	7 1	7 30	9 12	4 0	6 15
d 9	0 1	7 30	8 36	10 10	12 45	1 6 30	8 1
d 10 30	11 38	8 25	9 31	1 15 30	17 14	9 53	11 45
d 13	14 1	c 9 4	9 45	16 15	17 58	14 55	18 5
a 14	15 3	d 9 41	10 40	19 20	20 48	22 5	23 34
16	17 2	d 11 15	12 12				
b 17 30	18 36	d 13	1 59	* Ifarelos	Figueira	Alfarelos	
c 18 5	18 56	15 40	16 46	3 15	3 52	0 30	1 10
d 18 25	19 12	d 7 45	7 44	5 42	6 30	19 06	19 41
19 5	20 11	d 19 44	20 43	16 50	17 40		
19 50	20 52	d 22 31	23 23				
d 22 50	23 43	d 0 15	1 8	15 45	16 06	8 70	18 51
0 45	1 38						

SUL E SUESTE

Lisboa-TP	Barreiro	Lisboa-TP
b 7	7 40	6 40
8	8 40	9 20
10 21	11	10 40
11 50	12 30	11 45
13 39	14 10	14
16 20	17	15 30
17 15	17 55	17 20
18 50	19 30	18 25
20 5	21	21 50
ar 1	1 45	a 22 25
		23 10

Lisboa-TP	Ald. gal.	Lisboa-IP
8	1 3	8
11 50	13 38	10 40
17 15	19 3	16 10
18 50	20 53	19 40
		21 50

Lisboa-R	M. drid	Lisbon-R
9 25	7 25	21 35
12 5	7 25	21 35
		18 12
Lisbo-R	Cint. n	Lisbo-R
6 10	7 19	6 15
10 0	11 21	7 35
e 12 50	13 54	d 8 32
f 14	15 9	bd 9 5
b 15 30	16 36	1 2
d 18	18 51	16 36
bd 18 58	19 53	19 32
19 55	21 2	21 2
2 47	23 50	23 28
0 35	1 9	0 25

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R
7 45	8 16	8 49
b 8 53	9 30	b 9 49
b 17 30	18	bd 18 10
18 15	18 46	18 56

Lisboa-R	V. i. frances	Lisboa-P
a 6	7 3	4 22
8 40	10 5	d 6 27
d 9 25	10 42	d 6 59
13 20	14 41	a 8 12
d 17 53	19 3	11 20
d 18 50	20 9	15 5
19 46	21 2	d 16 42
d 21 45	23 5	19 20
0 25	1 39	d 21 59
		23 5

Lisboa	S. eavam	Lisboa
5 35	6 15	6 45
7 53	8 32	9 2
17 37	8 17	18 35
		19 9

Lisboa R	Port.	Lisbon R
c 8 30	14 21	6 20
9 25	22 15	h 15 25
h 11 35	16 36	as 17 18
21 15	8 2	13 25
21 45	10 38	20 11
		7

BEIRA ALTA
Espinho
Figueira
Pampilhosa
Figuerir

Espinho	Viziru	Espinho
8 15	15 50	11 30
j 10 25	11 58	n 18 30
16	18 10	p 22 55
		0 28

VALLE DO VOUGA
Espinho
Gornada
Espinho
Sarneda
Vizeu
S. ronda
x 5 5
10 1
x 16 30
21 2

Espinho	Gornada	Espinho
17 15	20 38	4 35
u 18 18	21 56	a 11 25
		15 3

Espinho	Sarneda	Aveiro
17 15	20 38	8 22
u 18 18	21	