

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 36.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

NUMERO 845

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
5, Rua da Herta Seca, 7

LIBOA, 1 de Março de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Herta Seca, 7 - 1.º  
Telephone: Central-27

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.** — AVISO AO PUBLICO A 54 — Novo regimen tarifario de grande e pequena velocidade.

— 1.º Additamento á tarifa de operações aduaneiras em Badajoz, Elvas e Marvão.

AVISO AO PUBLICO A 55 — Transportes de ou para a linha do Terreiro do Trigo, entrepostos de Santa Apolonia, Santos e Alcantara, docas, caes e armazens do Porto de Lisboa.

AVISO AO PUBLICO A 56 — Serviço combinado com as linhas portuguezas.

AVISO AO PUBLICO A 57 — Horas de abertura e encerramento das estações.

**Caminhos de Ferro do Minho e Douro** — AVISO AO PUBLICO C 64 — Novo regimen tarifario de grande e pequena velocidade.

## SUMMARIO

-aos nossos assignantes	65
O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, por J. Fernanho de Souza	66
O novo contrato dos tabacos, por Quirino de Jesus	67
Confusão	68
Caminhos de ferro na Alemanha	69
Reforma da regulamentação ferro viaria nos Estados Unidos	69
Os regimens tarifarios em França e Portugal	70
Parte Financeira:	
Bol. Comercial e Financeiro	72
Cotações	73
Carta de Paris, por Guerra Maio	74
Viagens e transportes	76
Linhas portuguezas	79
Linhas estrangeiras	77
Novas tarifas	78
Parte oficial	78
Arrematações	78
Horario de partidas e chegadas de comboios	80

## Aos nossos assignantes

Desde o inicio da publicação da *Gazeta*, ou seja ha uns bons 35 annos, que temos cumprido fielmente a um dos pontos mais interessantes do nosso programma, qual o de distribuir gratuitamente aos nossos leitores todas as tarifas especiaes e Avisos ao Publico das linhas portuguezas que comnosco teem um contracto especial que nos permite faze-lo.

Esta regalia dada aos nossos leitores que causou admiração entre as revistas estrangeiras congénères da *Gazeta*, constituiu, pela sua originalidade e ainda mais pela sua utilidade, um verdadeiro successo.

Mas até aqui podia a *Gazeta* faze-lo sem diffuldades de maior. As tarifas eram publicadas, hoje uma, d'aqui a mezes outra, e não se dava o caso de ao mesmo tempo e em todas as linhas do paiz se mudar todo o regimen tarifario.

A primeira vez que se deu tal caso foi em 1920. Então já tivemos alguma diffuldade em cumprir á risca essa parte do programma, mas o sacrificio foi pequeno e com elle pudemos, e distribuimos a todos os assignantes as tarifas especiaes e avisos de todas as linhas. Hoje, porém, o caso já é mais grave. Os portes do correio são de tal forma onerosos que se torna impossivel á *Gazeta* fazer a distribuição geral sem ter de supportar um prejuizo que, estamos convencidos, os nossos amaveis assignantes nos não desejam causar.

Só para um jogo das tarifas especiaes da Companhia Portugueza o porte do correio é de 1\$40.

Como podem calcular esta importancia multiplicada pelo numero dos assignantes representa uma verba importante com que a *Gazeta* não pôde.

N'esta conjunctura vemo-nos forçados a appellar para a benevolencia dos nossos assignantes apresentando-lhes a solução que encontrámos e que estamos certos será bem acolhida.

Como nem todos os nossos assignantes o são pelo facto de receberem as tarifas, tornando-se portanto, indiferente aos que d'ellas não careçam, receive-las ou não, envia-las-hemos apenas áquelles que no-las pedirem enviando-nos ao mesmo tempo a quantia necessaria para o porte do correio que é, como acima dizemos, de 1\$40 por cada collecção da C. P.

Como ainda não recebemos tarifas de outras linhas, não podemos calcular os portes que lhes correspondem, e tão depressa as recebamos avisaremos os nossos assignantes.

As requisições das tarifas podem-nos ser feitas ou pelo correio, ou por proprio no nosso escriptorio onde forneceremos os exemplares que nos forem p didos.

# O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

## QUESTÃO IV—BETON ARMADO

A importancia crescente do emprego do beton armado em construções justifica as proporções que no Congresso Internacional de Roma assumiu o exame do assumpto e portanto a atenção que neste relato dos trabalhos do Congresso lhe consagramos.

Resumimos o relatorio n.º 1 de Mr. Marcel Castian. Occupemo-nos agora do n.º 2, referente aos Paizes Baixos, em cujos caminhos de ferro era quasi nulo, ha dez anos, o emprego do beton armado.

Mesmo o beton ordinario era usado apenas em alicerces.

Pouco a pouco se generalisou o recurso ao beton armado.

O relator, M. Leemans faz as mesmas reservas relativamente ao uso d'esse material na superstructura de pontes em linhas de trafego pesado e grandes velocidades, julgando incerta a segurança que oferecem.

A theoria do beton armado é por elle julgada um pouco incerta e vaga, oferecendo as obras respectivas uma *alea* inadmissivel, mormente no que respeita á influencia das vibrações na coherencia da associação dos dois metaes. O apuro na construcção tem que ser muito grande, tornando-se dificil a fiscalisação eficaz.

Dá conta o relatorio de importantes trabalhos de fundações de um grande viaducto perto da estação central de Amsterdam para substituir outro com fundações de beton assentando em estacas de 17<sup>m</sup> de comprimento em solo excessivamente mau.

Usaram-se no novo viaducto, destinado a receber 5 vias e tendo o comprimento total de 68<sup>m</sup> repartido por 4 vãos.

As fundações foram pneumáticas tendo-se ido até 25<sup>m</sup> construindo-se as camaras de trabalho com beton armado, o que deu optimo resultado.

E' igualmente citado o exemplo de fundações de uma ponte girante n'uma camada de pessimo terreno que vae até 13<sup>m</sup>.

Construiram-se por meio de poços, monolitos de beton de grandes dimensões. As paredes dos poços eram de beton armado e iam descendo á medida que se escavava o terreno. Depois de atingirem a sua posição o interior do poço era cheio de beton magro e areia.

Merece tambem menção o emprego d'estacas de beton armado em fundações de obras de arte.

Na parte superior, as estacas da ponte sobre o Rheno tinham armaduras supplementares de 8 ferros de 15<sup>mm</sup> com 2,5<sup>m</sup> de comprimento. Depois do cravamento destruia-se o beton da cabeça das estacas e curvavam-se os ferros para estabelecerem ligação com a camada de fundação de beton assente sobre as estacas.

Na cravação d'estas protegia-se-lhes a cabeça com um bloco de carvalho.

Tambem se teem empregado com optimo resultado, soleiras geraes de fundação para repartir o peso por grande superficie em terreno compressivel.

Recorreu-se com bom resultado á construcção de pilares e encontros de beton ordinario com revestimento de alvenaria ou cantaria e abobadas de beton armado.

Cita o relatorio o exemplo de um viaducto importante em Rotterdam de 700<sup>m</sup> com 63 vãos que variam de 8<sup>m</sup> a 21<sup>m</sup>.

Esse viaducto tinha outro troço de 961<sup>m</sup> de comprimento com 92 vãos, tudo de beton armado.

O orçamento da obra mostrou que esta com superstructura metalica teria originado um agravamento de custo de 28 a 33 %.

Os calculos foram baseados num coeficiente de segurança igual a 4, admittindo se no beton 61 kg. por cm<sup>2</sup> no beton e 10 kg. por cm<sup>2</sup> no ferro. A carga era composta de locomotivas de 105,5 toneladas e de um peso de 400 kg. por m<sup>2</sup> de passeio.

Os comboios electricos que circulam no viaducto, compõem-se de 3 ou 4 carruagens de 4 eixos, compreendendo 2 carruagens motrizes de 52 tonneladas cada uma.

Cita o relatorio uma obra interessante: o viaducto de Kruislaan proximo de Amsterdam, com 5 taboleiros de beton armado tendo a largura total de 109,42 para receberem um feixe de numerosas vias. O viaducto tem 2 vãos de 6,825.

Tem-se construido na Hollanda taboleiros metalicos cobertos por uma camada de beton.

São numerosas n'aquele paiz as applicações do beton armado em edificios. Não se experimentou esse material em travessas por causa do seu peso e da incapacidade para sofrerem choques e fortes vibrações.

São interessantes, entre outras, as applicações em muros de revestimento como em Ymuiden, porto de pesca em que se construiu um muro de 280<sup>m</sup> de comprimento e 7<sup>m</sup> de altura com aterro de areia por detrás, sendo o beton coberto de uma camada de alcatrão e a superficie exterior coberta com reboco de cimento.

O relator formula as seguintes conclusões:

1.º No estado actual da tecnica do beton armado convem evitar o seu emprego nos taboleiros de pontes directamente expostos ás accões dynamicas dos comboios;

2.º O beton armado é um material excelente para fundações quando se trata de repartir a pressão por uma grande superficie;

3.º O beton e o beton armados são bons materiais para execução d'encontros, pilares, muros de caes, muros de revestimento etc., fundações para o ar comprimido, fundações sobre poços e estacas;

4.º O beton armado pode ser excelente para construção de edificios, alpendres, cocheiras, reservatorios, canalizações de agua etc., quando não ha que prever á demolição d'essas construções antes de largo prazo;

5.º Dispõe-se de meios suficientes para proteger o beton da influencia dos aterros e do clima, bem como para obter um efeito esthetic e artistico;

6.º Não ha experientia bastante para se concluir se o beton resiste ou não á influencia do fumo. A composição chimica dos carvões e do cimento deve representar um papel importante;

7.º Até agora não se pôde verificar que de um modo geral, seja o custo das pontes de beton armado inferior ao das metalicas equivalentes em solidez; nem que as despezas de conservação das construções de beton armado seja inferior ao das metalicas.

O relatorio n.º 3, de Mr. Cartlidge, refere-se ao emprego do beton armado na America até 1914. O auctor morreu em 1916—por isso n'um segundo relatorio de outro engenheiro foi completado o seu estudo.

As respostas aos numerosos questionarios enviados a diversas Administrações de Caminhos de Ferro mostram a confiança universal no beton, considerado um dos melhores materiais de construcção.

Em dez annos modificou-se radicalmente a opinião dos engenheiros americanos, que era hostil ao emprego do beton armado, capitulado de imprudente. Depois que se assentou n'uma qualidade-tipo de cimento e em certas regras de construcção cessaram as avarias tão frequentes antes.

Começou-se por emprega-lo em revestimento de subterraneos, em reparação de abobadas e na construcção de pilares e encontros em substituição de alvenarias e cantarias feitas em pedra de qualidade inferior. Seguiram-se os aqueductos e pontões, chegando-se afinal aos grandes arcos de pontes, muito usadas para vãos até 60<sup>m</sup>. O seu emprego além de 30<sup>m</sup> tem sido limitado aos sitios onde as condições das fundações são excepcionalmente favoraveis. Para vãos inferiores a 12<sup>m</sup> crearam-se tipos de taboleiro recto de beton armado construidos com lages montadas rapidamente por meio de grandes guindastes.

A estacaria de beton foi cercada em pontes de madeira.

São numerosos os exemplos de edificios de beton armado como cocheiras de locomotivas, officinas, fossas de pontes girantes, marquesas, armazens de mercadorias, edificios de estações, silos para cereaes, depositos de carvão, plataformas de passageiros, etc.

(Continúa).

J. Fernando de Sousa



## O novo contrato dos tabacos

Um governo de reorganisação nacional tem de consagrar atenções muito especiaes ao capítulo IV do orçamento das receitas. E' o que se intitula «Exclusivos» Rendas fixas e Participações de lucros».

Na proposta ministerial ainda elle nos apresenta apenas os seguintes resultados para o Thesouro :

Rendas fixas :

Companhia dos Fosforos.....	280.500\$
Companhia dos Tabacos.....	6.520.000\$
Caminhos de Ferro do Estado.....	750.000\$

Participação de lucros :

Banco de Portugal.....	2.520.000\$
Companhia dos Fosforos.....	1.706.000\$
Companhia dos Tabacos.....	3.221.023\$
Caixa Geral dos Depositos.....	7.400.000\$
Correios e Telegrafos.....	1.300.000\$
Lotarias.....	1.400.000\$
Total.....	25.097.523\$

Ao cambio medio actual essa receita do Estado representa apenas cerca de 1.000 contos em ouro. Está ahi um documento vivo da nossa administração ruinosa. Mesmo expressa em moeda corrente, ella é a um tempo ridicula e irritante. N'aquelle mesmo orçamento exige o Estado ao contribuinte 532.500 contos de impostos—afóra o producto das taxas e tarifas de serviços autonomos, que se aproximam de 140.000 contos, dos Correios e Telegrafos e Caminhos de Ferro do Estado para o Thesouro, conforme o quadro acima posto.

As receitas liquidas das *regies* simples e intessadas reduzem-se a menos de 23.000 contos. Deviam ser talvez mais de quatro vezes superiores, para acompanharem a marcha do cambio e da tributação. Está ahi um grande campo de reivindicações e de reformas para um governo de efectiva reconstituição orçamental.

A obra tem de ser principalmente na receita dos tabacos. O monopólio termina em 30 de abril de 1926, tendo assim apenas mais tres annos de vida. Daqui até lá seriam possíveis outras modificações, com vantagens para o Thesouro. As de 27 de junho de 1918 foram apenas excelentes para a Companhia. Agora tratam de fazer outras que serviriam de facto principalmente para ella. O Estado ficaria quasi na mesma situação ou em pior, visto que a derrocada cambial vai sempre diminuindo o valor intrinseco do seu rendimento. Ao mesmo tempo parece estar em preparatorios para a renovação do monopólio, com outro emprestimo, de certo muito mais enforcado do que o de 1891. A um Estado que se desmorone pelas despezas loucas, improdutivas e ruinosas, ninguem empresta senão com exigencias esmagadoras. Os curadores oprimidos temem a submeter-se a tudo.

Como todos sabem, o monopólio dos tabacos foinos arrancado á força, a titulo de se garantir com a sua renda, um emprestimo estrangulador, em liquidação de contas fluctuantes e especiaes de escura memoria. A anuidade de juros e amortizações, desde 1920-21 a 1922-23, em plena catastrophe cambial, tem sido de cerca de 2.787 contos em ouro. Sujeitando-o aos agios médios dos respectivos annos economicos, esses encargos custaram ao Estado, em escudos-papel, o seguinte :

1920-21.....	20.700.000\$
1921-22.....	27.100.000\$
1922-23.....	55.700.000\$
Total.....	103.500.000\$

No mesmo periodo, o Estado terá colhido, do exclusivo dos tabacos, um rendimento de cerca de 30.500. Assim, para o serviço do emprestimo, terá sido necessário um suplemento de cerca de 73.000 contos pelas receitas geraes do Estado. E' como se este houvesse perdido uma quantia ainda mais de duas vezes superior á que recebeu. Os tabacos vieram a ser uma positiva ruina para a Nação quando, sem duvida alguma, deviam dar sempre uma grande receita, que deixasse um bom saldo, depois de satisfeitos os encargos da dívida respectiva.

No orçamento de 1923-24, como vimos, está calculada uma receita global de 9.741 contos pela receita e participações de lucros dos tabacos. A anuidade de 2.787 contos ouro, sujeita a um cambio medio de 2 sobre Londres, ainda optimista nesta aceleração de todas as quedas nacionaes, custará cerca de 74.000 contos em papel. A perda do Estado seria pois de cerca de 64.000 contos, no futuro exercicio, ou de cerca de 137.000 desde 1920-21 a 1922-24!

Em 7 de julho de 1922 o sr. Portugal Durão apresentou a proposta de lei n.º 208-A que autorizava o governo, pelo artigo 1.º, a negociar um acordo para a elevação dos preços de venda dos tabacos, de modo que d'ahi resultasse para o Estado mais a insignificante receita minima de 5.000 contos por anno. A Companhia, pelo artigo 2.º, teria de renunciar, em troca de vantagens desconhecidas que formariam a parte de leão, aos pretendidos direitos que lhe poderiam resultar do disposto no § 2.º do Artigo 2.º do nefasto decreto n.º 4.510 de 27 de Junho de 1918.

A comissão de finanças da Camara dos Deputados deu, em 8 de agosto, o parecer n.º 302, infelizmente confuso. Manteve o limite minimo de 5.000 contos, que estava no art. 1.º da proposta n.º 208-A, e fez-lhe acrescentamentos, que deixam sempre ás más condições os interesses do Thesouro. O caso é perigoso, de todas as maneiras. De mais a mais, a propria comissão diz, gravemente que os seus principios não devem ser

esquecidos, visto que deve considerar-se o acordo a realizar como a pedra basilar do futuro contracto dos tabacos.

Mas que resultados financeiros deseja a comissão para o Thesouro? Além da renda fixa de 6.520 contos que pertence ao Estado pelo contracto de 1906, quanto receberia elle mais pelo monopólio?

O projecto depois de permitir na base 1.<sup>a</sup> a elevação dos preços diz o seguinte:

Base 2.<sup>a</sup>—A obter por efeito da elevação de preços consignada na base 1.<sup>a</sup> uma receita anual, livre para o Estado, em mais no mínimo de 5.000 contos sem prejuízo da doutrina consignada no art. 9.<sup>a</sup> do decreto n.<sup>o</sup> 4.510, de 27 de Junho de 1918, quanto a participação por parte do Estado no rendimento do exclusivo, devendo do seu producto pertencer ao Estado, pelo menos, 50 por cento do que provier deste aumento de preços.

Base 3.<sup>a</sup>—A estabelecer a renúncia por parte da companhia, de todo e qualquer direito que resultou ou possa vir a resultar prejuízo para o Estado do disposto no § 2.<sup>a</sup> do art. 9 do decreto n.<sup>o</sup> 4.510, de 27 de junho de 1918, tomando a Companhia a seu cargo a supressão dos sub-encargos, sem prejuízo dos benefícios estabelecidos para o Estado no Art. 5.<sup>a</sup> do decreto citado.

Ambas estas bases são nebulosas, sem lógica, nem gramática, ficando apenas claro, no ponto a que nos referimos, que o Estado receberá mais uma renda fixa de 5.000 contos. Afóra isso, vê-se porém, no relatório, esta explicação:

A supressão dos sub-encargos, pela renúncia da companhia aos direitos que lhe consigna o § 2.<sup>a</sup> do art. 9.<sup>a</sup> do decreto n.<sup>o</sup> 4.510, de 27 de Junho de 1918, dará ao Estado uma média de 3.000.000\$ por ano pois que, partindo-se do princípio de que a Companhia amortisará dos sub-encargos existentes a média de 6.000.000\$ por ano, receberá o Estado os 3.000.000\$ representativos do terço que lhe pertence nos termos do referido decreto n.<sup>o</sup> 4.510, e ainda porque a amortização tem de ser feita dentro do período da concessão, ou seja até 1926.

Por toda a parte nos foge a clareza. Mas ainda assim parece que já temos 8.000 contos, ao todo, sobre os 6.520 da renda antiga. Não se pode calcular a quanto chegariam as restantes participações dispostas ou ressalvadas nas obscuras bases 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> Já vimos a informação jornalística de que se esperava do monopólio pelo futuro acordo, uma receita global um pouco superior a 20.000 contos.

Da que resultaria dos aumentos de direitos e impostos não falamos, porque a natureza dessa conta é diferente.

Parece que no fim de tudo, o exclusivo não daria ao Estado um rendimento sequer igual a um terço da importância que o Thesouro terá de pagar aos portadores das obrigações dos Tabacos. Ele continuaria a ser bem ruinoso para o Estado.

O projecto de lei cai, pois, inteiramente, pelos falsos alicerces financeiros.

O parecer chama funesto ao contracto primitivo e tem razão. O decreto n.<sup>o</sup> 4.510 ainda mais o foi, constituindo um dos mais deploráveis diplomas de toda a nossa desastrosa desorganização nacional. O acordo que se fizesse agora, com o mínimo de 5.000 contos e com as imprecisões, nebulosidades e autorizações das bases 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup>, seria pior do que elles. A ultima permite, indeterminadamente, fixar as condições em que a perigosa empresa pode fazer a aquisição de máquinas modernas para o desenvolvimento da sua indústria, e o forma como será feita a sua privatização pelo Estado no final da concessão.

A três anos do termo do contracto que vem desde 1891, a Companhia pretende uma renovação fabril, que amarre o Estado. Para o mesmo fim se fizeram aquellas singulares contas de sobre-encargos, no activo, e de liquidações de exercícios findos, no passivo. A primeira estava em 25.000 contos e a segunda em 20.300 contos, em abril de 1922. Ellas são substituídas, numa parte do designio, pela tomada de posições fortes com progressos mecânicos da ultima hora.

Ainda assim, a substituição do baluarte seria feita á custa do Estado, que abandonaria á Companhia muitas receitas públicas possíveis, n'este novo episódio do arruinamento nacional.

Quirino de Jesus.

## Confusão

Isto de caminhos de ferro é uma coisa com que a maioria das pessoas se preocupa apenas quando tem de viajar ou de fazer transportar qualquer objecto, e d'ahi a ignorância em que quasi todos vivem das disposições que os regem, dos seus regulamentos e das suas tarifas.

Estas palavras são-nos sugeridas por um facto que sucedeu ha dias a propósito da publicação das novas tarifas ferroviárias e que produziu um certo alvoroço entre os officiaes do exercito que supozem que lhes tinha sido retirada uma regalia de que ha muito tempo desfrutam: a redução de 50% nas suas passagens quando viajam particularmente.

O artigo 124 da tarifa geral, hoje commun a todas as linhas do País, estabelece que os militares e marinheiros paguem metade dos preços da tarifa por si e suas bagagens quando viajam em serviço, quer em corpo, quer isoladamente, e o § 1.<sup>a</sup> do mesmo artigo diz que quando viajam em serviço particular paguem as passagens por inteiro.

Estas disposições que existem na nossa terra desde, cremos, que ha caminhos de ferro, parece que só agora foi lida por algum official que se lembrou de lêr o *Diário do Governo* onde a tarifa vem publicada, e julgou que lhe tinham retirado a concessão de 50% ao abrigo do Decreto n.<sup>o</sup> 5 de 6 de Março de 1889 cujo art.<sup>o</sup> 1.<sup>a</sup> diz:

Aos officiaes combatentes e não combatentes do exercito, e aos empregados civis com graduação militar, em qualquer situação, é concedido viajar fóra de serviço, nos caminhos de ferro do Estado e das companhias que *accordarem n'esta concessão*, pagando sómente 50% das tarifas ordinárias de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, que estiverem em vigor.

O § único do mesmo artigo estabelece o fornecimento de bilhetes de identidade para aproveitamento da concessão.

Este decreto foi, por outro de 9 de Maio do mesmo anno, ampliado aos officiaes da Armada.

Alguem levou o facto ao conhecimento do Sr. Ministro que, por seu turno, não estava bem a par do assumpto, e que lendo o theor do artigo da tarifa citado, se irritou e reclamou para o seu collega do Commercio pedindo uma portaria que modificasse a que tinha aprovado as tarifas.

Estabeleceu-se a confusão; o caso constou cá fóra, e dentro em pouco a effervescencia entre os officiaes e sargentos, que hoje também desfrutam da mesma concessão, era grande.

Os jornaes publicaram cartas de protesto; nos cafés e nos clubs frequentados por elementos militares não se falava n'outra coisa, e, não sabemos ao certo se

chegámos a estar na perspectiva de mais uma revolução.

O que sabemos é que os animos só sossegaram quando alguém, sabendo do que se estava passando, acorreu ao Ministerio com um balde de agua fria, que é como quem diz com a respectiva legislação a mostrar que não havia motivo para sustos; que a concessão nas linhas do Estado concedida por um decreto continuava em vigor, pois nem podia ser anulada por uma simples portaria, e que igualmente nas linhas das companhias ninguém tinha sequer pensado em retirar a concessão dada por uma combinação que não fôra rescindida.

Ficou assim sanada a questão, mas pelo sim, pelo não, o Sr. Ministro sempre quis uma portariasinha a desfazer duvidas e lá veiu ella no *Diário do dia 23.*

Reza assim:

«Considerando que os bónus de transportes ferroviários concedidos por lei ou decreto não podem ser derogados por simples portaria, mas apenas por diploma legal de igual força, manda o Governo da Republica Portugueza, pelo Ministerio do Commercio e das Comunicações, declarar sem efeito quacsquer disposições das tarifas ferroviarias, constantes da portaria n.º 3464, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª serie, n.º 35, de 20 do corrente, que possam ser consideradas como restrictivas d'aquelle direito.»

E... ficou tudo como d'antes.

*Tout est bien ce qui finit bien.*



## Os caminhos de ferro na Alemanha

Ao que parece, pelas referencias feitas não só em jornaes alemães, como em revistas francezas entre as quaes o *Moniteur des Intérêts Materiels*, a crise por que teem passado os caminhos de ferro da Republica Imperial, vae melhorando sensivelmente.

De Abril a Setembro do anno findo, as receitas da exploração elevaram-se a 92.237 milhões de marcos, e as despezas a 92.180 milhões, do que resulta um saldo positivo de 152 milhões.

Nos meios financeiros da França causou o facto sensação, especialmente por os caminhos de ferro e os correios terem levantado nos bancos saques que atingiram uns 45 milhões de marcos, o que os alemães pretendem justificar com a necessidade inadiavel da renovação de grande parte do material fixo e circulante e com o aumento de salarios ao pessoal.

Seja como fôr, os numeros são bem expressivos, e á França convém certamente que a melhoria se acenue. Ou não será assim?



## Reforma da regulamentação ferro-viaria nos Estados Unidos

Segundo referem algumas revistas estrangeiras, os Estados Unidos preparam para breve uma nova regulamentação dos caminhos de ferro que será apresentada na proxima legislatura ao Parlamento.

Ao que se diz, pela nova legislação serão proibidas as gréves do pessoal ferroviario, estabelecer-se-hão penalidades severas para os operarios bem como para as empresas que desobedeçam ás decisões da Repartição do Trabalho. Ficará estabelecido o principio do salario vital.

As consolidações de valores dos caminhos de ferro, que agora são voluntarias, passarão a ser obrigatorias.

As tarifas de transporte serão fixadas por uma commissão especial para esse fim nomeada pelo Governo.

## A locomotiva electrica para comboios

### de passageiros nas linhas

### do "North Eastern Railway"

A companhia ingleza do «North Eastern Railway» construiu recentemente nas suas magnificas officinas, consideradas como das mais completas da Europa, installadas em Darlington, uma locomotiva electrica para comboios de passageiros, do typo 4-6-4, da qual o jornal *The Engineer*, n'um dos numeros de Janeiro, se occupa minuciosamente.

O «Boletim do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro», no seu numero d'este mez, refere-se igualmente a essa locomotiva, fazendo a sua descripção acompanhada d'um elucidativo desenho.

A locomotiva foi construída para utilizar a corrente continua de 1.500 volts, em harmonia com as recomendações do Comité Consultivo nomeado pelo Ministerio dos Transportes.

Foi estudada para rebocar um comboio de 450 toneadas á velocidade de 104 kilometros á hora.

O equipamento electrico, que foi fornecido pela «Metropolitan Vickers Company», comprehende tres motores de dupla armadura commandando cada um d'elles um eixo. A transmissão faz-se sem emprego de tirantes (*bielles*), pondo-se assim de parte o processo mais corrente. O movimento é comunicado, com reducção por engrenagens, a uma arvore ôca rodeando o eixo com o jogo neccessario para permitir as oscilações do *châssis* e arrastando as rodas motoras por meio de molas em helice.

Os motores são fixos ao *châssis*; a carga não suspensa comprehende exclusivamente os eixos com as rodas.

A locomotiva pesa 103,6 toneladas metricas, das quaes 56,4 servem para a adherencia. Os motores podem fornecer 1.800 H. P. durante uma hora á velocidade de 69 kilometros á hora, desenvolvendo um esforço de tracção de 7.200 kilogrammas; e 1.200 H. P. em trabalho continuo á velocidade de 82,5 kilometros á hora, desenvolvendo um esforço de tracção de 4.300 kilogrammas.

A corrente é tomada no *trolley* por dois pantógrafos collocados sobre o tecto nas extremidades do compartimento central. Dos dois compartimentos extremos collocados acima das *bogies* e montados igualmente no *châssis* principal, um contém os apparelhos de alta tensão, outro uma caldeira de aquecimento electrico destinada a fornecer o vapor para o aquecimento do comboio.

Das vantagens da transmissão por arvore ôca, diz Sir Vincent L. Ranen, engenheiro chefe do «North Eastern Railway», n'um relatorio apresentado á «Institution of Mechanical Engineers», o seguinte:

«O pezo morto sobre a via é reduzido ao minimo, fazendo os motores parte da carga suspensa; a reducção por engrenagem permite construir motores para uma velocidade peripherica satisfatoria, o que conduz ao maximo a utilização dos materiaes; finalmente, o cen-

tro de gravidade está a uma altura razoável, visto o emprego das rodas motoras de grande diâmetro e a instalação dos motores acima dos eixos.

Na locomotiva North «dº Eastern», cujas rodas motoras tem 2,032 de diâmetro, o peso morto por eixo é de 4,75 toneladas e a velocidade periférica das armaduras, na marcha de 120 quilometros à hora é de 28,2 por segundo.

Dois outros modos de transmissão são empregados nas locomotivas elétricas de grande velocidade: um consiste em montar no próprio eixo o induzido do motor que pode girar verticalmente entre os inductores fixos ao *chassis*; no outro, os motores estão colocados bastante altos e tem no extremo da arvore manivelas reunidas por tirantes obliquos a um falso-eixo ligado aos eixos motores por tirantes de conjugação. No que respeita ao primeiro, Sir Vincent Raven verifica que o equipamento elétrico é extremamente simples; não há engrenagens, nem arvore especial de motor, nem plainas e paralelos. Estas vantagens tendem a compensar o custo mais elevado dos motores que, por causa da sua fraca velocidade periférica, são comparativamente mais dispendiosos. No segundo, nota o que já se tem verificado com locomotivas para comboios de mercadorias, certos inconvenientes inherentes ao emprego dos tirantes. Com as locomotivas do expresso, pode-se, por causa da elevada velocidade, obter uma velocidade periférica dos motores satisfatória sem o emprego de engrenagens; mas isto obriga camtudo, o emprego de rodas de diâmetro relativamente fraco que devem girar numa velocidade bem mais elevada que a das locomotivas a vapor.

A locomotiva do «North Eastern» é provida como acima dissemos, de uma caldeira de aquecimento elétrico, alimentada directamente pela corrente contínua de 1.500 volts. Em corrente alternada é fácil abaixar a tensão à proporção desejada por meio de um transformador estatico, mas com a corrente contínua seria preciso um grupo motor-gerador de 300 kilovatios, o que constituiria uma complicação do equipamento.

A caldeira é do tipo tubular, contendo cada tubo um elemento formado d'um tubo de quartzo no interior do qual há um fio de alta resistência enrolado em espiral. A caldeira contém 144 elementos iguais e um comutador permite reduzir o número de elementos em circuito quando a caldeira não tem que fornecer toda a sua potência. O consumo máximo é de 450 kilogrammas de vapor por hora à pressão de 8,4 kilogrammas por cm.<sup>2</sup>.

As rodas são dispostas simetricamente em relação ao eixo transversal da locomotiva.

Parece que se fizeram nos Estados Unidos experiências que suscitaram duvidas se uma locomotiva com uma tal simetria poderá circular com velocidades elevadas sem originar oscilações perigosas. Por essa razão os engenheiros americanos propõem adoptar uma construção que, embora apresente uma simetria geral, dá a cada veículo uma disposição dissimétrica, como por exemplo a disposição 4-6-0 + 0-6-4. Estas verificações ainda não foram explicadas e não se pode indicar como causa especial existente na América senão a deslocação das juntas da via. Na Europa, existem vários exemplos de locomotivas com uma disposição de rodas simétrica que dão resultado satisfatório no que respeita à estabilidade nas grandes velocidades, especialmente a 4-6-4 do Norte de França, a 4-6-4 do «London Brighton & South Coast Railway» e a 4-4-4 do North Eastern Railway».

## Os regimens tarifarios em França e em Portugal

### Pontos de semelhança — Exemplos a seguir

Os caminhos de ferro franceses procederam recentemente, como os nossos acabam de fazer, à revisão das suas tarifas de transporte.

O novo regimen que assenta no mesmo systhema do anterior, apresenta-nos sobre este a vantagem de maior simplicidade, mostrando-nos que em França, como cá, existe a preocupação de simplificar, de forma a que esteja ao alcance de todos, o processo de taxar as remessas, o que além da conveniencia que apresenta para o publico, contribue fortemente para um melhor aproveitamento do pessoal.

Não é sem uma certa satisfação que verificamos que, antes da França ter introduzido no seu regimen ferroviario certas innovações, já em Portugal, quando da reforma de 1920, se tinham adoptado formulas semelhantes. Está n'estes casos a adopção de tabellas de preços todas de bases kilometricas, differenciaes segundo os percursos, tendo sido postas de parte as tabellas de preços chamadas de *gare a gare* que obedecendo ao criterio commercial apenas, não assentavam em preceitos arithmeticos, do que resultava muitas vezes anomalias chocantes, como de haver preços mais baixos para percursos mais distantes do que para outros de menor extensão.

Essa anomalia acabou entre nós desde 1920, e acabou também em França, mantendo-se lá como cá, nos novos regimens, as tabellas de bases kilometricas.

Evidentemente que, sendo a rôde francesa mais extensa que a portuguesa, a simplificação lá não pôde chegar ao ponto de se estabelecer apenas uma tarifa especial para a pequena velocidade, com condições communs a todas as linhas, e apenas com a diferenciação nas tabellas de preços que cada uma adopte em harmonia com as condições especiaes do tráfego proprio. Mas estabelecidas as devidas proporções, pode-se dizer que a tarificação francesa já se acha tão simples como a portuguesa. Abre-se uma tarifa especial e numa folha ou numa pagina apenas encontramos toda a tarifa, condições e tabellas de preços, segundo a classificação geral de mercadorias já há anos em vigor.

Comparando as actuaes tarifas com as que existiam há annos, verifica-se que, por exemplo, a tarifa combinada que havia entre diversas companhias para transporte de cereaes enchia umas trinta e tantas paginas do *Recueil Chaix*. Pois esta tarifa encontra-se agora condensada em quatro paginas apenas.

Para em tudo acharmos um certo termo de comparação entre a revisão feita por nós e a feita também recentemente pelos franceses, verificamos que em França se seguiu o criterio de, ao passo que certo numero de mercadorias ficavam um pouco mais sobre carregadas no preço do transporte, por seu turno outras roraram alliviadas por se ter reconhecido já não puderem supportar taxas tão pesadas. O mesmo se fez em Portugal para algumas mercadorias que foram *déclassées* na tarifa geral, ou que, embora nas tarifas especiaes acompanhem um tanto ou quanto a actualização iec preços, por causa da desvalorização da moeda, o

foram n'uma razão muito pequena, como os adubos, os cereaes, a batata e outros productos alimenticios de primeira necessidade.

O regimen da sobretaxa, actualmente de 140 %, é que ainda não pôde ser abolido em França, como cá, infelizmente, não pôde nem ao menos ser reduzidas as que cobramos de 200 e de 500 %, e cremos bem que não o serão tão cedo, mesmo em França, apesar do valor da sua moeda estar muito acima da portuguesa.

A exploração dos caminhos de ferro tem hoje encargos tão grandes e tão susceptiveis de crescer mais ainda, que não é facil mesmo poder-se calcular quando é que ella chegará a encontrar uma situação a que se possa chamar a normalidade; isto em toda a parte.

A evolução economica e social por que o mundo está passando, e que é um phenomeno incontestavel ainda longe de se poder prognosticar quando chegará a encontrar a formula do seu equilibrfo estavel, não permite sequer estabelecer hypotheses com certo caracter positivo. Tudo são duvidas, um grande ponto de interrogação para o qual a resposta definitiva talvez não venha dentro da geração actual.

Por isso tratam todos de acudir ao presente, lançando mão dos expedientes de mais facil execução, como no caso dos caminhos de ferro são as sobretaxas.

Este expediente é, como muitos outros que vemos por toda a parte levar a effeito, um erro de que mais tarde, estamos certos, todos que n'elle collaboraram se hão de arrepender, e que poderia ter sido evitado se, logo desde o começo da crise a que a guerra nos arrastou, se tivessem estabelecido tarifas diferenciaes a jogar com as oscilações do valor da moeda-ouro.

Não chegamos a attingir a razão porque as tentativas n'esse sentido feitas por varias individualidades, tanto cá como no estrangeiro, todas fracassaram. Altos mysterios indesvendaveis, muito mais para nós que não temos a pretensão de ser economistas nem financeiros, nem sequer que se possa suppôr que pensamos em sê-lo. *Libera nos dominé.*

Mas .. dizíamos nós, antes de enveredarmos para esse parenthesis divagatorio, a exploração dos caminhos de ferro é hoje difficult, cheia de enorimes encargos. Assim é, mas nós que tanto n'este ponto como em muitos outros não podemos ser pessimistas, vêmos, apesar de tudo, um horizonte não muito distante e muito largo para os caminhos de ferro. E para sermos levados a essa visão, basta-nos olhar para o que se está por esse mundo fóra. E não precisamos ir até á America, esse novo Eldorado onde a muitos se affigura florescer a arvore dos dollars como outrora a arvore brazileira das patacas, mas onde se morre mais de fome do que por cá, para buscar exemplos dignos de imitação.

Olhemos, por exemplo, para a Belgica, como ella está renascendo, erguendo-se das ruinas a que a reduziram, n'um sublime esforço de trabalho inteligente. Vejamos como estão refazendo as suas linhas ferreas, empregando os melhores processos de construção e de exploração. Vejamos tambem a França a braços com uma situação que ainda ninguem sabe a que a poderá arrastar ámanhã, electrificando as suas linhas, reconstruindo o que o alemão derrubou; abastecendo-se de material; aperfeiçoando os processos de exploração para melhorar as receitas, como se vê na protecção concedida pelo seu regimen tarifário á exportação, elevando a 25 % e de um modo geral a bonificação de 10 % nas taxas de transporte das mercadorias a sahir pelos portos e pelas fronteiras.

Entre nós alguma coisa se tem feito em beneficio da exportação, como a bonificação dada pela C. P. á

cortiça quando um mesmo consignatario tenha recebido para exportar certa tonelagem no prazo de um anno, e o preço reduzido para os tóros para exportação por mar, e cremos que mais se pensa em fazer no sentido de beneficiar a exportação.

Fala-se tambem em novas construções de linhas já ha tempos projectadas; na aquisição de machinas e vagões para muito breve.

Isso, isso é que é preciso. Que venham e veremos como o caminho de ferro, e com este todo o paiz, progride.

Nada de desanimos, pois não ha razões para tal, desde que se conjuguem as boas vontades e os esforços de todos os que desejam dar a sua contribuição, e não são elles tão poucos, para o engrandecimento a que tem jús esta nossa tão famosa Patria.

*Andrade Gomes.*

## Companhia de Wagons-Lits

E' deveras interessante um opusculo publicado pela Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des grands Express Européens, com o titulo "Le Rôle de la Compagnie des Wagons-Lits dans les relations internationales par voies ferrées".

N'esse curioso opusculo põe-se em evidencia o aperfeiçoamento nas commodidades dos transportes em caminho de ferro, creadas na Europa, desde que, em 1876, a importante Companhia se fundou e poz em circulação carruagens identicas ás dos caminhos de ferro americanos, carruagens que, em 1912, atingiam o crescido numero de 1.800, percorrendo as principaes linhas da Europa, da Africa do Norte e da Asia, podendo fazer o percurso de Lisboa-Vladivostok na extensão de 14.000 kilometros.

O que isso representa do emprego do capital, do esforço de combinação com numerosas entidades, de espirito organisador, dil-o, lucidamente, o opusculo a que nos referimos.

Não contente com essa obra gigantesca, a Companhia dirige hoteis amplos, «buffets» de estações de caminhos de ferro e de vapores no Danubio e no Vistula, para serviço do grande turismo no Egypto, na Palestina, na Grecia, na Turquia, na Argelia, etc. Tem ao seu serviço mais de 60 agencias e de 120 sub-agencias.

Dia a dia, vae aperfeiçoando o seu material e melhorando os seus serviços. Em 1922, poz em circulação 90 vagons-leitos novos.

Os grandes melhoramentos introduzidos no material circulante constam de outro opusculo, "Les Nouvelles voitures-lits", no qual se descreve a modernização d'esse material, que é todo construído de aço, de forma que as condições de segurança e conforto são maiores do que no material em uso aié agora; não ha nem barulho, nem trepidação.

## UM VIOLENTO INCENDIO DESTROE AS OFFICINAS DE CAMINHOS DE FERRO EM PERIGUEUX

No dia 21 de Janeiro ultimo um violento incendio reduziu totalmente a cinzas as importantes officinas dos caminhos de ferro departamentaes de Perigueux, tendo-se salvo apenas o cofre forte com documentos de contabilidade e os archivos.

O incendio manifestou-se de noite quando se corta a agua na povoação, o que deu lugar a serem baldados todos os esforços empregados pelos bombeiros para dominar.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 24 de Fevereiro de 1923.

Cada novo relatorio da gerencia do Banco de Portugal nos vem conduzir á conclusão de que o respectivo anno foi o peor de todos, por ter sido o ultimo. O seguinte será mais desastroso por vir depois. Assim é tudo nas finanças e na economia do paiz. Ahi está a maior gravidade da crise nacional.

Principiemos pelo debito global do Thesouro ao Banco. N'este quadro se vê, expresso em contos, o movimento d'essa conta desde o fim de 1913 ao de 1922:

Annos	Debito global	Augmento annual
1913.....	71.079	—
1914.....	79.779	8.700
1915.....	101.923	22.144
1916.....	124.458	22.535
1917.....	161.815	37.357
1918.....	227.705	65.890
1919.....	319.646	91.941
1920.....	505.963	186.317
1921.....	645.727	139.764
1922.....	932.365	286.638

O curso apparente da conta é bem significativo. Mas a realidade é ainda algum tanto peor.

Os bilhetes do Thesouro, descontados no Banco, eram 13.184 contos no fim de 1919, 4.285 contos no de 1920, 17.001 contos no de 1921 e 14.020 contos no de 1922. Assim o Thesouro devia por junto ao Banco 332.830 contos na primeira data, 510.248 na segunda, 662.728 na terceira e 946.385 na quarta. Por outras palavras, o debito cresceu 177.418 contos em 1920, 152.480 em 1921 e 300.658 em 1922.

Não se imagine, porém, que em 1921 o aumento foi menor do que em 1920. N'este anno o Estado levantará 41.000 contos do Banco para acudir a estabelecimentos que estavam em crise. A mesma somma voltou para o Estado e foi por este gasto em 1921. Quer isto dizer que o debito do Thesouro teve realmente o seguinte crescimento.

Annos	Contos
1920.....	136.418
1921.....	193.480
1922.....	300.658

No prolongamento do actual systema de administração, o aumento em cada novo anno seria sempre maior do que no anno anterior, fossem quaes fossem as illusões alimentadas com emprestimos, creditos externos e simulacros de economias orçamentaes.

A quanto haveria subido o *deficit* do Estado no anno civil de 1922, se ao Banco elle foi buscar 300.658 contos? Provavelmente mais de 60.000 obteve elle da Caixa Geral de Depositos. Seguramente maior do que isso foi o aumento no resto da dívida fluctuante. Quanto cresceria ella, em contos, pelos juros dos suprimentos de guerra britannicos, e pelo uso d'uma parte do credito de 3.000.000 de libras em abastecimentos do Estado? A quanto subiu a importancia das contas arrastadas de mau pagador? Que reparações necessarias deixou de ter o patrimonio publico, n'este viver á custa da substancia do passado em combinação com o saque sobre o futuro? Ponham ahi por junto um *deficit* ou uma ruina muito superior a meio milhão de contos, nos doze meses ainda melhores do que os outros doze principios ha pouco. Pode isto continuar assim?

E a circulação fiduciaria? Olhemos para este mappa referido tambem ao fim de cada um dos mesmos annos, com os valores igualmente em contas:

Annos	Circulação	Augmento annual
1913.....	86.359	—
1914.....	96.450	9.900
1915.....	115.009	18.550
1916.....	140.368	25.359
1917.....	193.121	52.763
1918.....	275.834	80.115

1919.....	370.627	96.793
1920.....	611.000	240.375
1921.....	736.900	125.898
1922.....	1.054.113	317.213

De julho de 1914 a 31 de dezembro de 1922 o aumento foi de 970.897 contos. O de 1920, 1921 e 1922 fol de 683.273 contos ou 70 por cento d'aquelle total, sendo 32 por cento em 1922.

A progressão é continua e acelerada desd' 1919. Não se illuda igualmente ninguem com o facto de ser o aumento de 240.375 contos em 1920 e de 125.898 em 1921. No primeiro anno emittiram-se mais 15.000, incluidos n'aquella conta, para o commercio, e destinaram-se tambem a este, provisoriamente, os 41.000 já mencionados, que realmente foram para o Thesouro em 1921. Accresce que, no segundo, o Banco recorreu menos á circulação por se lhe terem desenvolvido outras disponibilidades, especialmente as do saldo de *depositos passivos*. Ella era de 25.260 contos em 1920 e subiu para 53.981 contos em 1921.

Mas, para tudo ser ainda mais grave, as emissões de notas fazem-se fóra da lei, cada vez mais, como mistificação do publico.

O contracto de 29 de abril de 1918, nas suas bases 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>, determinára, por uma complicada e artificiosa engrenagem de disposições, até onde poderia ir a conta especial do Thesouro e a circulação fiduciaria. O primeiro limite foi attingido em abril de 1920 e era de 360.000 contos. O segundo era praticamente de 477.644 contos em julho do mesmo anno. Mas o estado e o Banco, sem publicarem os balancetes, continuaram durante longos meses a deixar em andamento as duas rodas do carro despenhada. Assim, em fins de novembro de 1920 já o Thesouro devia 420.000 pela mesma rubrica, e as notas emitidas importaram em cerca de 570.000 contos. Os excessos illegaes haviam sido de 60.000 e de cerca de 100.000 contos respectivamente.

Para absolver esta culpa e assegurar o proseguimento da ruina sem peccados de legalidade, o parlamento votou a lei de 27 de novembro de 1920. Auctorou a emissão de mais 215.000 contos de notas, além do que fôra permitido pelo contracto de 1918, sendo 200.000 para a *conta especial* do Thesouro e 15.000 para o commercio. D'este modo, o mesmo debito do Thesouro podia ir até 560.000 contos, e chegar até 692.000 a circulação. Mas em 19 de abril de 1922 aquelle havia subido a 620.000, e esta a 767.000, havendo um excesso de 60.000 contos no primeiro caso e de 75.000 no segundo.

Por lei de 29 de março de 1922, cuja applicação apenas pôde ser começada depois de feito o novo contracto com o Banco em 21 de abril, podia ser elevado, em principio, a mais 240 contos o debito especial, e a mais 265.000 a circulação. Quere isto dizer que podia ir ao total de 800.000 contos o primeiro e ao de 957.000 contos a segunda. Mas em 31 de dezembro aquelle chegava a 860.000 contos e esta a 1.009.912 contos, na parte destinada á mesma conta e ás operações bancarias. Os limites haviam sido, pois, excedidos por esse lado, em 60.000 e 58.000 contos respectivamente. O que terá sucedido depois?

Mas fôra só isto? Não. O Banco emittirá illegalmente mais 44.200 contos de notas para o Estado pagar as cambiaes dos exportadores. Como o Banco tinha de publicar o seu balanço relativo a 31 de dezembro, fez-se na ante-vespera d'essa data uma singular convenção entre o governo e o Banco. Figurou-se que a entrada d'aquelles valores de ouro no Banco era um *deposito* feito para emissões fiduciarias equivalentes, *segundo o cambio das divisas estrangeiras*. Pretendeu-se que isto era simples explicações das leis e contractos anteriores.

O sophisma era grosseiro e grave. Com efeito, nos diplomas vigentes apenas se permite que haja circulação acima dos limites legaes *quando ela represente ouro ao par*. Verdadeiramente o governo fez sahir mais 44.200 contos de notas, com possibilidade de augmentos notaveis, para uma função commercial que já existia (troca de escudos pelas cambiaes de exportação) desenvolvendo, portanto, a inflacção fiduciaria.

Toda esta desordem moral do Thesouro e do Banco é tão lastimavel como a propria desorganisação financeira de ambos, ou ainda mais do que ella. Desapareceram a exactidão e a clareza nas contas mais serias do paiz; n'aquellas onde mais deve reinar a preocupação de inspirar a confiança, base do credito. No caso especial das cambiaes a illusão vae ao ponto de se escrever isto no balanço do banco: *Deposito ouro c/ do Governo Portuguez 44.284.424\$00*. Dá-se a impressão de que tudo isso é uma somma de escudos em ouro como logo acima sucede com os 1.125.000\$00 que estão depositados no Banco de Inglaterra. No entretanto aquella verba significa apenas escudos papel, representativos de pequenos valores estrangeiros.

Assim, por todos os lados, só vemos ruinas de todas as especies, não sendo menor a da verdade, companheira da justiça e do bem. Por debaixo de tudo isto e do resto, diminue gravemente a producção, a riqueza e a população do paiz, embora muitos se deixem illudir, quanto ás duas primeiras, com certos rebentos industriaes. Não ha reconstrucção, mas sim derrocada geral e progressiva e aquella é tão urgente como difficil.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço interno e combinado com a SOCIEDADE ESTORIL e a EXPLORAÇÃO DO PORTO DE LISBOA

## Aviso ao Públíco

## TRANSPORTES DE OU PARA AS

Linhos do Terreiro do Trigo, da Alfandega de Lisboa e da Doca de Santo Amaro (Serviço interno)

E

Entrepastos de Santa Apolónia, de Santos e de Alcantara; Doca de Alcantara;  
Cais e Armazens do Porto de Lisboa (Serviço combinado)I — Transportes de ou para as linhas do Terreiro do Trigo e da Alfândega  
e da Doca de Santo Amaro

- a) As requisições de vagões a carregar nestes pontos para qualquer destino (nacional ou estrangeiro) devem fazer-se na estação de Lisboa-Cais dos Soldados quando se trate das linhas do Terreiro do Trigo ou da Alfândega, e na de Alcântara-Terra quando se trate da Doca de Santo Amaro. O requisitante informar-se-á, na estação, do dia e hora a que os vagões serão postos á carga e na mesma estação regularizará as operações de despacho do Caminho de Ferro;
- b) As expedições para serem descarregadas nestes pontos, poderão fazer-se de qualquer procedência (nacional ou estrangeira), uma vez que o remetente indique, como destino, na nota de expedição :
- |                                  |   |                  |
|----------------------------------|---|------------------|
| ou Lisboa-Terreiro do Trigo      | } | segundo o caso ; |
| ou Lisboa-Alfândega              |   |                  |
| ou Alcântara-Doca de Santo Amaro |   |                  |
- c) As operações de carga ou descarga serão feitas por conta e risco dos expedidores ou consignatários. O Caminho de Ferro não assume responsabilidade alguma pelas mercadorias, desde que entregue os vagões para descarga, nem aceita, quando se trate de carregamento, a declaração do número ou qualidade dos volumes que não possa verificar sem tocar na carga dos vagões ;
- d) Estacionamento — Os prazos de estacionamento dos vagões serão contados como se a carga ou descarga fôssem feitas em Lisboa-Cais dos Soldados ou Alcântara-Terra, segundo o caso ;
- e) Mínimo de peso por expedição — O serviço entre estes pontos e as estações de Lisboa-Cais dos Soldados e Alcântara-Terra é só para expedições de vagão completo, ou pagando como tal, com excepção do serviço combinado com as linhas do Sul e Sueste, via Barreiro (por Lisboa-Jardim), que serão aceitas desde o mínimo de 4:000 quilogramas, ou pagando como tal, ficando, no que respeita ao restante percurso, sujeitas aos mínimos estabelecidos nas tarifas aplicaveis ;
- f) Despacho aduaneiro — As remessas sujeitas a despacho aduaneiro só poderão seguir ás linhas do Terreiro do Trigo ou da Doca de Santo Amaro depois de desembaraçadas da Alfândega em Lisboa-Cais dos Soldados ou Alcântara-Terra, segundo o caso.

II — Transportes de ou para os Entrepastos de Santa Apolónia, de Santos ou de Alcantara ;  
Doca de Alcantara ; Cais e Armazens do Porto de Lisboa

- a) As requisições de vagões para carregar nestes pontos para qualquer destino (nacional ou estrangeiro) devem ser feitas à Exploração do Porto de Lisboa. O despacho do Caminho de Ferro será feito na estação de Lisboa-Cais dos Soldados, quando se trate de expedições do Entreponto de Santa Apolónia, ou do Cais e Armazens servidos pela linha do Terreiro do Trigo; na estação de Alcântara-Terra quando se trate do Entreponto, Cais, Armazens ou Doca de Alcantara; e na estação de Cais do Sodré quando se trate do Entreponto, Cais ou Armazens de Santos ;

- b) As operações de carga ou descarga na Exploração do Porto de Lisboa serão feitas segundo os regulamentos da mesma Exploração;
- c) Estacionamento — Os prazos de estacionamento serão contados desde a entrega dos vagões à Exploração do Porto de Lisboa, como se essa entrega e, depois, a sua devolução, se fizessem ao remetente ou destinatário de qualquer remessa numa estação da Companhia;
- d) Minimo pêso por expedição — O serviço entre estes pontos e as estações de Lisboa-Cais dos Soldados e Alcântara-Terra é só para expedições de vagão completo, ou pagando como tal, com exceção de remessas de ou para o estrangeiro, que serão aceitas desde o minimo de 1:000 quilogramas, ou pagando como tal, ficando, no que respeita ao restante percurso, sujeitas aos minimos estabelecidos nas tarifas aplicaveis.

### Taxes do Caminho de Ferro

- a) Expedições directas de qualquer procedência para qualquer dos pontos visados neste Aviso, ou vice-versa, quando utilizada a linha do Terreiro do Trigo: aplica-se a tarifa que corresponda a Lisboa-Cais dos Soldados mais \$30 por tonelada;
- b) Expedições directas de qualquer procedência para qualquer dos pontos visados neste Aviso ou vice-versa, seguindo por Alcântara: aplica-se a tarifa que corresponde a Alcântara-Terra mais:

Tóros para exportação .....	\$10 por tonelada
Outras mercadorias.....	\$30 , , ,

- c) Transferências — As remessas destinadas a Lisboa-Cais dos Soldados, Alcântara (Terra ou Mar) e Cais do Sodré podem ser transferidas para os pontos a que se refere este Aviso, respectivamente servidos por cada uma destas estações, mediante a cobrança de:

Por transferência .....	\$20 por tonelada
Por evoluções e manobras .....	\$30 , , ,
Total.....	\$50 , , ,

- d) A taxa de aceleração para os comboios especiais expedidos de ou destinados aos pontos a que se refere o presente Aviso será processada pela distância correspondente a Lisboa-Cais dos Soldados ou Alcântara-Terra, conforme o caso, e mais 6 quilómetros.

N. B. — Aos transportes de animais e veículos será aplicada a taxa acima referida de \$30 por tonelada, tendo-se em conta a carga fixada como normal para os vagões em que forem carregados, quer seja ou não aproveitada toda a sua capacidade.

Todas as taxas acima indicadas são sujeitas ás sobretaxas que estiverem em vigor á data da expedição.

### Condições e taxas da Exploração do Porto de Lisboa

São as que correspondam ao serviço de que se trate, segundo as tarifas da Exploração do Porto de Lisboa.

### DISPOSIÇÕES GERAIS

1.º — O serviço entre os pontos a que se refere êste Aviso e as estações que os servem, é de pequena velocidade. Contudo, as expedições pôdem fazer-se em grande velocidade pelo que se refere ao restante trajecto.

2.º — Em tudo o que não fôr contrario ás disposições do presente ficam em vigor, pelo que respeita ao Caminho de Ferro, as suas tarifas geral, especiais e de despesas acessórias.

3.º — Fica, pelo presente, anulado e substituido o Aviso ao Público A n.º 20, de Março de 1920.

Lisboa, 21 de Fevereiro de 1923.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

**A n.º 56**

Exploração — Serviço do Trátego

Expediente n.º 1846

500 exemplares

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

**Aviso ao Públíco****Novo regime tarifário de grande e pequena velocidade****SERVIÇO INTERNO**

Em harmonia com a portaria n.º 3464 de 20 de Fevereiro de 1923, **a partir de 26 de Fevereiro de 1923**, entra em aplicação nas linhas exploradas por esta Companhia o novo regime de tarifas internas de grande e pequena velocidade, o qual é constituído pelas seguintes publicações:

**TARIFA GERAL** para transportes em grande e pequena velocidade.

**TARIFA DE DESPESAS ACESSÓRIAS** e seu **complemento** relativo ao uso de cais, pontes-cais, embarque e desembarque de mercadorias.

**TARIFAS ESPECIAIS DE GRANDE VELOCIDADE:**

- N.º 1 — Transporte de recovagens, géneros frescos, etc.
- N.º 2 — Transporte de animais vivos por vagão completo ou pagando como tal.
- N.º 3 — Bilhetes a preços reduzidos para os comboios tramways.
- N.º 4 — Transporte de dinheiro, valores, objectos de arte e reembolsos.
- N.º 5 — Aluguer de salões, carruagens e lugares de luxo, e marcação antecipada de lugares de luxo, de 1.ª e de 2.ª classe.
- N.º 6 — Transmissão de telegramas particulares pelas linhas da Companhia.
- N.º 7 — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.
- N.º 8 — Transporte de volumes de peso não superior a 10 quilogramas.
- N.º 9 — Transporte por assinatura nas imediações de Lisboa (linhas de Lisboa a Cintra e Villa Franca) de comestíveis, flores e leite.
- N.º 10 — Transporte de géneros frescos para determinadas estações.
- N.º 11 — Bilhetes a preços reduzidos de aplicação local em determinadas zonas.
- N.º 12 — Entrada nas gares das estações, uso dos ascensores de Lisboa-Rocio e licenças de trânsito a pé na linha.
- N.º 13 — Transporte de automóveis e motocicletas com carro anexo, para passageiros, entre duas quaisquer estações da Companhia.
- N.º 14 — Bilhetes de assinatura.
- N.º 15 — Bilhetes para grupos de trabalhadores em 3.ª classe.

**CLASSIFICAÇÃO GERAL** — Para transportes em pequena velocidade.

**TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 DE PEQUENA VELOCIDADE** e seu **complemento**, para mercadorias diversas, matérias perigosas e infectas, e animais.

**TARIFA ESPECIAL A DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE** — Disposições sobre transportes em vagões particulares.

## SOBRETAXAS

**Além dos preços indicados nas tarifas acima referidas e em Avisos ao Públíco, continuarão a ser cobradas as sobretaxas autorizadas pelo Govêrno a que se referem os Avisos ao Públíco A n.º 43 e 48.**

Com o novo regime tarifário continuam em vigor e sujeitas ás sobretaxas respectivamente anunciadas:

Tarifa de operações aduaneiras em Badajoz, Elvas e Marvão.  
Tarifa de camionagem de Collares Central.  
Tarifas de camionagem em Lisboa e Porto.  
Tarifa de camionagem entre Louzã e Avô e seus aditamentos.

Ficam pelo presente anuladas a partir da mesma data:

A Classificação Geral, todas as tarifas, geral e especiais internas, e seus complementos e aditamentos, tanto de grande velocidade como de pequena velocidade que se acham em vigor, a tarifa de operações aduaneiras em Lisboa de 5 de Outubro de 1881 e os Avisos ao Públíco A n.º 2 e 9 de Março de 1920, e A n.º 50 de 14 de Outubro de 1922.

**N. B.**—O público poderá consultar e obter por compra nas estações desta Companhia todas as publicações pelo presente anunciadas.

Lisboa, 21 de Fevereiro de 1923.

**O Director Geral da Companhia**

*Ferreira de Mesquita*

**A. n.º 54**

Exploração — Serviço do Tráfego  
Expediente n.º 997

500 exemplares

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## 1º ADITAMENTO Á TARIFA DE OPERAÇÕES ADUANEIRAS

EM

## BADAJOZ, ELVAS E MARVÃO

Desde 26 de Fevereiro de 1923 a comissão dos Agentes Aduaneiros da Companhia é aumentada de:

- 100 %, nos casos de simples desembaraço fiscal, em Elvas ou Marvão, de remessas vindas de Espanha e a despachar no destino ou em outra Alfândega (preços da última coluna do quadro da tarifa);
- 200 % nos demais casos, isto é: pelo despacho aduaneiro, de qualquer modalidade, em Badajoz, Elvas ou Marvão (1.ª e 2.ª coluna de preços).

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1923.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PÚBLICO

## Horas de abertura e encerramento das estações

Em harmonia com o disposto no artigo 85.º da Tarifa Geral, esta Companhia faz público que, por conveniência de serviço e tendo em vista o decreto n.º 5.516 que limita as horas de trabalho, as estações da rede desta Companhia estarão abertas para a recepção e entrega de expedições, tanto de grande como de pequena velocidade, sómente nos dias úteis, desde as 9 às 17 horas, em qualquer época do ano.

Exceptuam-se :

- a) A estação de Braço de Prata que estará aberta em qualquer época do ano, das 10 às 18 horas;
- b) as estações de Barquinha até Elvas e até Marvão e de Alferrarede até Sabugal, que durante os meses de Junho, Julho e Agosto, estarão encerradas a todo o serviço das 11 às 15 horas, por causa da intensidade do calor, vigorando nos referidos meses o seguinte horário :

abertura às 7 horas ; encerramento às 11 horas ;

reabertura às 15 horas ; encerramento definitivo às 19 horas.

Aos domingos não haverá recepções nem entregas ; nos dias de feriado oficial o serviço nas estações começará na hora habitual para ser encerrado três horas depois.

Excepcionalmente ao acima estabelecido, as estações estarão abertas, tanto nos dias úteis como nos domingos e dias de feriado nacional, para a recepção e entrega de :

- a) Bagagens, cães soltos e biciclos despachados à vista de bilhetes de passageiros, serviço que será feito em qualquer estação da rede desta Companhia com antecedência não superior a uma hora da saída do comboio que há-de fazer o transporte ou, no caso de entrega, até uma hora depois da chegada daquele em que foi efectuado ;
- b) quaisquer remessas em grande velocidade efectuadas em serviço de socorro e bem assim as remessas constituidas por criação, géneros frescos ou de fácil deterioração, e pão, que podem ser recebidas ou entregues no mesmo prazo de uma hora estabelecido na alínea anterior.

Ficam pelo presente substituídos os Avisos ao Público A. n.º 18 e 18 bis, respectivamente, de Março e Abril de 1920.

Lisboa, 21 de Fevereiro de 1923

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

A. n.º 55

Exploração — Serviço do Tráfego  
Expediente n.º 1133/1923

500 exemplares



**CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO**  
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

**Aviso ao Públíco**

**Novo regime tarifário de grande  
e pequena velocidade**  
— SERVIÇO INTERNO —

Em harmonia com a Portaria n.º 3.464 de 20 do corrente, a partir de 26 de Fevereiro de 1923 entram em vigor nestas linhas as novas tarifas de grande e pequena velocidade a seguir indicadas:

**TARIFA GERAL** para transportes em grande e pequena velocidade.

**TARIFA DE DESPÊZAS ACESSÓRIAS.**

**TARIFA ESPECIAL A DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE** — Disposições sobre transportes em vagões particulares.

**CONTINUAM PROVISÓRIAMENTE EM VIGOR, AS SEGUINTEIS PUBLICAÇÕES:**

**Complemento á Tarifa de Despêzas Acessórias** — em vigor desde 1 de Abril de 1920.

**2.º Aditamento á Tarifa de Despêzas Acessórias** — em vigor desde 20 de Fevereiro de 1921.

**4.º Aditamento á Tarifa de Despêzas Acessórias** — em vigor desde 30 de Setembro de 1921.

**Classificação Geral de Mercadorias** — em vigor desde 1 de Abril de 1920 e seus aditamentos.

**Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.** — em vigor desde 1 de Abril de 1920 e seus aditamentos.

**Tarifa Especial Interna n.º 2 de G. e P. V.** — em vigor desde 1 de Março de 1921 e seu aditamento.

**Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V.** — em vigor desde 15 de Agosto de 1921.

**Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V.** e suas tabélas de preços.

**Tarifa de Operações Aduaneiras** — em vigor desde 27 de Maio de 1921.

**Tarifa de Camionagem em Porto** — em vigor desde 1 de Outubro de 1920.

**Serviço de camionagens entre a estação de Braga e as de Braga-Central e Braga-Bom-Jesus** (Aviso ao Públíco C-n.º 40 de 1 de Fevereiro de 1922).

**S O B R E T A X A S**

**Além dos preços indicados nas tarifas acima referidas (tanto nas novas como nas que continuam provisóriamente em vigor) continuarão a ser cobradas as sobretaxas a que se referem os Avisos ao Públíco C-n.º 45, de 9 de Janeiro de 1922 e C-n.º 56 de 23 de Setembro de 1922.**

Ficam pelo presente anuladas as seguintes publicações:

**Tarifa Geral**, em vigor desde 1 de Abril de 1920.

**1.º Aditamento á Tarifa Geral**, em vigor desde 1 de Setembro de 1921.

**Tarifa de Despêzas Acessórias**, em vigor desde 1 de Abril de 1920.

**6.º Aditamento á Tarifa de Despêzas Acessórias**, em vigor desde 17 de Novembro de 1921.

**Tarifa Especial A de grande e pequena velocidade**, em vigor desde 1 de Abril de 1920.

**Aviso ao Públíco C-n.º 1**, datado de Março de 1920.

» » » C-n.º 3, datado de Março de 1920.

» » » C-n.º 42, datado de 17 de Novembro de 1921.

» » » C-n.º 57, datado de 30 de Setembro de 1922.

**N. B.** — O públíco poderá consultar e obter por compra nas estações d'estas linhas as novas publicações anunciadas pelo presente.

Porto, 21 de Fevereiro de 1923.

**C — N.º 64**

Serviço do Tráfego

Expediente T. — N.º 580

Pel'O Engenheiro Director,

*Henrique Bravo Junior.*

Nova Tip. Artes & Letras — Gaia — 2.500 ex.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PÚBLICO

## Serviço combinado com linhas portuguesas

Desde a entrada em vigor do novo regime tarifário anunciado pelo Aviso ao Público A n.º 54, o serviço é feito nas condições seguintes:

## Passageiros, bagagens e cães

Vender-se-hão bilhetes e despachar-se-hão directamente bagagens e cães, entre todas as estações das empresas portuguesas aos preços da Tarifa Geral, aplicados separadamente por cada empréssia, e com as seguintes restrições:

Para a linha de Porto à Povoa e Famalicão, venderão bilhetes e despacharão bagagens e cães as estações de Lisboa-Rocio, Coimbra e Figueira da Foz (via Alfarellos) com destino á Povoa e Vila do Conde (via Famalicão).

Para as estações da linha de Guimarães é igualmente este serviço limitado ás estações de Lisboa-Rocio, Coimbra e Figueira da Foz (via Alfarellos).

## Mercadorias, animais e veículos em grande e pequena velocidade

Em regra, os transportes entre as linhas desta Companhia e as das demais Empréssias portuguesas, serão taxados:

ligando-se, como corresponda, os preços da Tarifa Geral ou os das tarifas especiais aplicaveis em cada Empréssia, mas processando-se a taxa separadamente para cada uma delas.

## Exceptuam-se da regra supra:

- a) os casos em que as remessas se achem ao abrigo de tarifas combinadas directas que possam vir a estabelecer-se;
- b) os casos que sejam devidamente anunciados por Aviso ao Público, em que não terão aplicação na rede desta Companhia as tarifas especiais, por não existirem nas linhas combinadas tarifas especiais correspondentes;
- c) as remessas sobre-carregadas com reembolsos.

Especialmente serão observadas as regras seguintes:

## Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Aceitam-se expedições de toda a espécie, das linhas do Sul e Sueste para as da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e demais linhas do País, ou vice-versa, pelas vias Vendas Novas-Setil ou Barreiro-Lisboa.

Não se transporta pela via Barreiro-Lisboa:

cães, animais não domesticos, veículos em grande velocidade, veículos em pequena velocidade de peso superior a 3:000 quilos, transportes fúnebres, material circulante, retorno de taras vasias, mercadorias a granel, massas indivisíveis de peso superior a 3:000 quilos.

Os transportes pela via Barreiro-Lisboa ficam sujeitos á taxa de camionagem em conformidade com a respectiva tarifa da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

## Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Os transportes a efectuar entre as estações das linhas desta Companhia e as da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, ou que por elas tenham de transitar, serão encaminhados segundo o quadro abaixo:

### QUADRO DA VIA A SEGUIR

Fundão e Tortozendo	Covilhã a Sabugal	Guarda	Villa Fernando a Villar Formoso	Pinhel	Villa Franca-Tancoso	Celorico e Fornos d'Algodes	Gouveia	Mangualde e Nellas	Cannas-Felgueiras e Oliveirinha-Cabanas	Carregal do Sal	Santa Comba Dão	Mortágua	Luso	Murtedé	Cantanhede	Limede-Cadima	Araçade	Montemor-o-Velho	Alhadas	Figueira da Foz
0   0   0   1   4   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   6   6   6   6   0	Lisboa R e Campolide																			
0   0   0   4   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Lisboa P a Entroncamento																			
0   0   0   4   4   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Barquinha																			
0   0   0   4   4   4   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Tancos																			
0   0   0   4   4   4   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Praia ás fr. de Badajoz ou V. d'Alc. <sup>a</sup>																			
0   0   0   4   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Paialvo																			
0   0   0   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Chão de Maçãs a Formoselha																			
0   0   0   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   3   3   3   0	Taveiro																			
8   8   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   0	Coimbra B e Coimbra																			
8   8   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   5   0	Souzelas																			
4   4   0	Pampilhosa																			
0   8   5	Meálhada a Porto																			
0   0   0   7   7   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   6   6   6   6   0	Alcantara-Mar																			
0   0   0   7   7   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   6   6   6   6   0	Alcantara-Terra a Bemfica																			
0   0   0   7   7   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   9   6   6   6   6   0	Amadora e Queluz																			
0   0   0   7   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   6   6   6   6   6   0	Barcarena a Cintra e Sabugo																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   6   6   6   6   6   0	Mafra a Santo Aleixo																			
4   4   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   0   -	Figueira da Foz																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   6   6   6   6   6   0	Verride																			
0   0   0   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   2   2   2   2   3   3   3   0	Alferrarede																			
0   0   0   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   2   2   2   2   3   3   3   0	Mouriscas a Belver																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Bárca d'Amieira																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Fratel																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Rodam																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Sarnadas																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Castello Branco																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Alcains																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Lardosa																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Castello Novo																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Alpedrinha																			
0   0   0   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   4   2   2   2   2   2   2   2   0	Valle de Prazeres a Alcaide																			
-   -   0   4	Fundão a Sabugal																			

- - Tráfego interno
- 1 - Via Guarda
- 2 - » Abrantes-Pampilhosa
- 3 - » Alfarellos-Figueira
- 4 - » Alfarellos-Pampilhosa
- 5 - » Pampilhosa
- 6 - » Figueira
- 7 - » Campolide-Guarda
- 8 - » Pampilhosa-Guarda
- 9 - » Norte-Pampilhosa

Quando, por vontade do remetente, expressa por declaração escrita na nota de expedição, qualquer remessa haja de ser desviada do itinerário marcado no quadro acima indicado, essa vontade cumprir-se-á, taxando-se, porém, o transporte única e exclusivamente pela Tarifa Geral.

**N. B.** — Muito embora na pagina 4 *Convenções da Classificação Geral* desta Companhia não se encontrem indicadas as estações de transmissão de ou para a Companhia da Beira Alta — Pampilhosa, Figueira da Foz e Guarda — os preços especiais da Tarifa especial n.º 4 de p. v. correspondentes a **Zonas** que abranjam qualquer dessas estações serão também aplicáveis ao tráfego combinado com aquela Companhia.

### Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga

As distâncias de aplicação nesta Companhia, para a via Espinho, serão as correspondentes à estação de Espinho mais 6 quilómetros, excepto para o transporte de passageiros, bagagens, cães não taxados a peso e dinheiro e valores, que pagarão pelas distâncias correspondentes a Espinho (C. P.)

Nas linhas do Vale do Vouga as distâncias pela mesma via são as correspondentes a Espinho-Vouga, excepto para passageiros, bagagens, recovagens e dinheiro e valores a que correspondam as de a Espinho-Praia.

Os transportes entre as estações desta Companhia ou que por elas transitam, e as do Vale do Vouga serão encaminhados pela via mais curta, Aveiro ou Espinho, conforme o caso, tendo em vista o quadro que segue.

**N. B.** — Para os transportes destinados á linha do Vale do Vouga ou desta procedentes, que tenham de transitar pelas linhas dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, são observadas, sobre a via a seguir, as regras acima estabelecidas sobre o serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

## QUADRO DA VIA A SEGUIR

Estações e apeadeiros  
do Valle do Vouga

## Estações e apeadeiros dos Caminhos de Ferro Portugueses

	Espinho e qualquer estação ao norte desta	Pedreira, Sisto e Paramos (apeadeiros)	Esmoriz	Cortegaca e Carvalheira (apeadeiros)	Ovar	Vallega e Avanca (apeadeiros)	Estarreja	Canellas e Cacia (apeadeiros)	Aveiro e quaisquer estações ao sul desta
Espinho-Vouga . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Gulhe . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Sampaio-Oleiros . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Paços de Brandão . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Rio Meão . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. João de Ver . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Cavaco . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Vila da Feira . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Arrifana . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. João da Madeira . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Couto-Cocujães . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. Tiago . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Oliveira de Azemeis . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Ul . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Travanca de Ul . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Pinheiro de Bemposta . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Branca . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Albergaria-a-Nova . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Albergaria-a-Velha . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Sarnada . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Carvoeiro . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Poço de S. Tiago . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Paradela . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Cedrim . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Ribeiradio . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Arcozelo das Maias . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Vila Chã . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Pinheiro de Lafões . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Oliveira de Frades . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. Vicente de Lafões . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Vouzela . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Termas de S. Pedro do Sul . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. Pedro do Sul . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Real . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Mossamedes . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Bodiosa . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Travanca de Bodiosa . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Mozelos . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Vizeu . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Jafafe . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Macinhata do Vouga . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Carvalhal da Portela . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Mouriscas . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Agueda . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Cabanões . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Travassô . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Eirol . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
S. João de Loure . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Eixo . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1
Aveiro . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1 1

1 — Via Espinho.

2 — Via Aveiro.

Quando, por vontade do remetente, expressa por declaração escrita na nota de expedição, qualquer remessa haja de ser desviada do itinerário marcado no quadro acima indicado, essa vontade cumprir-se-á, taxando-se, porém, o transporte única e exclusivamente pela Tarifa Geral.

**Serviço combinado com a Sociedade «ESTORIL» (linha do Cais do Sodré e Cascais)**

As remessas de ou para a linha de Cais de Sodré a Cascais, actualmente explorada pela Sociedade «Estoril», são transmitidas na estação de Alcantara-Mar, comum a esta Companhia e aquela Sociedade, devendo-se para o efeito de cobrança de despesas de manutenção, artigo 4.º da Tarifa de Despesas Acessórias, considerar-se a estação de Alcantara-Mar como ponto de transmissão.

Em virtude de não ter aplicação na linha de Cais do Sodré a Cascais o Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade, no tráfego combinado entre esta Companhia e aquela linha, ligar-se-hão de ofício em Alcantara-Mar os preços de aplicação geral do referido Capítulo I da Tarifa especial n.º 1 que correspondam ao trajecto desta Companhia com os da Tarifa Geral correspondentes à linha de Cascais.

O serviço de **Cais e Entreponto de Santos** continua, a cargo desta Companhia sendo as taxas processadas como determina o Aviso ao Públíco referente ao serviço combinado com a Exploração do Porto de Lisboa e Sociedade Estoril.

Em tudo quanto não seja contrário ao disposto no presente Aviso, vigoram as condições das Tarifas Geral e de Despesas Acessórias.

Ficam pelo presente substituídos os Avisos ao Públíco A. n.º 41 de Março de 1920 e A. n.º 41 de 4 de Outubro de 1921.

Lisboa, 21 de Fevereiro de 1923.

**O Director Geral da Companhia**  
*Ferreira de Mesquita*

**A. n.º 57**

Exploração — Serviço do Tráfego  
Expediente n.º 1603

500 exemplares

## Cambios (Vendedor)

Última cotação	PAR	JANEIRO											
		17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
2 1/4	Londres, cheque.....	53 1/3	2 2/3	2 1/8	2 9/16	2 1/8	2 5/32	2 1/8	2 9/16	2 5/32	2 5/32	-	-
1.472	Paris "	180	1.455	1.435	1.436	1.458	1.450	1.459	1.450	1.442	1.445	1.440	-
3.720	Madrid "	180	3.770	3.765	3.785	3.761	3.725	3.755	3.750	3.714	3.640	3.700	-
172	Berlim "	210	1 1/4	1 1/2	1 1/2	1 1/4	1,10	1 1/2	-	1 1/2	1,265	1,30	-
9.539	Amsterdam "	370	9.525	9.530	9.449	9.514	9.425	9.499	-	9.427	9.372	9.365	-
24.087	New York "	925	24.100	24.081	24.072	23.949	23.770	23.200	23.800	23.83	23.300	23.700	-
1.147	Italia "	180	1.158	1.152	1.26	1.158	1.150	1.125	-	1.148	1.139	1.145	-
1.296	Bruxellas "	-	1.285	1.262	1.263	1.284	1.270	1.282	1.275	1.268	1.266	1.265	-
4.430	Suissa "	180	4.530	4.523	4.504	4.539	-	4.355	-	4.475	4.443	4.435	-
117.000	Libras, ouro .....	4.500	117.00	117.00	117.00	120.00	-	-	-	120.00	119.00	-	-
-	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:													
45\$35	Interna 3 % coupon.....	-	45\$49	45\$35	45\$30	49.90	44\$90	-	44\$65	45\$80	45\$45	-	-
45\$75	" assentamento.....	-	45\$50	45\$35	40\$50	45\$00	45\$00	-	45\$00	45\$00	45\$14	-	-
13\$50	" 3 % 1905.....	-	-	14\$00	-	14\$00	-	-	-	-	14\$60	-	-
20\$30	" 4 % 1888.....	-	-	20\$00	-	-	-	-	20\$69	-	20\$80	-	-
48\$00	" 4 % 1890.....	-	48\$00	48\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20\$30	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
53\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	-	54\$50	54\$50	-	54\$00	-	54\$50	-	-
63\$00	" 4 1/2 % 1905 .....	-	65\$00	-	-	-	64\$50	-	-	-	-	-	-
65\$00	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	64\$50	-	64\$50	-	-	-	-
577\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	580\$00	-	-	-	-	-	-	-	630\$00	-	-
63\$00	" 5 % 1917 .....	-	65\$00	64\$50	65\$00	65\$00	65\$00	-	-	-	64\$50	-	-
569\$00	Externa 1.ª serie.....	-	568\$00	572\$00	590\$00	627\$00	627\$00	-	616\$00	632\$00	639\$00	-	-
555\$00	" 2.ª serie.....	-	560\$00	571\$00	-	670\$00	670\$00	-	650\$00	668\$00	-	-	-
632\$00	" 3.ª serie .....	-	632\$00	640\$00	-	-	-	-	-	-	668\$00	-	-
70\$00	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" Comp. Tabacos de 189.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp.:													
740\$00	Banco de Portugal.....	-	-	745\$00	745\$00	745\$00	-	-	745\$00	-	-	-	-
339\$50	" Nac. Ultramarino, coup.....	-	320\$00	324\$00	323\$50	327\$00	327\$00	-	331\$0	341\$00	338\$00	-	-
328\$00	" ass.....	-	-	-	-	-	-	-	299\$00	306\$00	-	-	-
240\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	-	239\$00	240\$50	237\$00	236\$50	236\$50	-	236\$00	243\$00	240\$50	-	-
430\$00	" Commercial de Lisboa.....	-	432\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
482\$00	" Lisboa & Açores.....	-	485\$00	-	481\$00	480\$00	480\$00	-	-	450\$00	-	-	-
95\$00	" Economia Portugueza.....	-	94\$50	-	-	94\$00	94\$00	-	95\$00	94\$50	94\$00	-	-
-	" Commercial do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
46\$00	Companhia do Credito Predial.....	-	-	-	45\$80	46\$00	-	-	-	46\$00	-	-	-
90\$00	" Gaz e Electricidade das Aguas .....	-	127\$00	127\$00	122\$00	124\$50	124\$00	-	105\$00	107\$00	109\$50	-	-
-	" Ilha do Principe.....	-	-	555\$00	555\$00	565\$00	565\$00	-	567\$00	568\$00	569\$50	-	-
556\$00	" Colonial do Buzi.....	-	90\$00	102\$00	100\$00	106\$00	106\$00	-	-	-	78\$00	-	-
134\$00	" Indust. Port. e Col.....	-	136\$50	135\$00	135\$00	136\$00	133\$00	-	141\$00	-	-	-	-
340\$00	" Phosphoros, coup.....	-	340\$50	344\$00	-	368\$00	368\$00	-	342\$00	393\$00	385\$00	-	-
-	" Cam. Fer. Portug.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
988\$00	" Tabacos, coupon .....	-	1.095\$	1.220\$	1.210\$	1.300\$	1.300\$	-	1.287\$	1.285\$	1.208\$	-	-
286\$00	" Nac. de Navegação .....	-	284\$00	281\$00	287\$00	289\$00	289\$00	-	303\$00	308\$00	343\$00	-	-
Obrigações:													
65\$00	Companhia das Aguas, coupon.....	-	-	-	-	58\$00	58\$00	-	-	-	-	-	-
72\$00	Frediaes 5 % antigas.....	-	-	75\$00	-	75\$00	75\$00	-	-	-	-	-	-
-	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	70\$00	-	-	-	-	-	-	-
-	" 4 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Nacional de Moagem .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " 4 1/2 % ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " 6 % Hypot.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Nc. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " 2.ª .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " 3 % 2.º gr.....	-											

## Carta de Paris

De Madrid a Villar Formoso — Um horrivel trasbordo em Medina — A eterna questão dos passaportes — Uma lei desconhecida das auctoridades consulares — Livre transito dos portuguezes — A carestia da vida em Portugal — Um automovel por 117 escudos e uma perdiz por dois mil réis — Contrabando d'agora.

Não conheço em viagens, nada peor, mais maçador que o horrivel trasbordo em Medina, ás duas horas da manhã. A estação desabrigada, a plataforma vastissima, sempre com tres e quatro comboios aquella hora incommodativa, tornam extremamente penoso o trasbordo, sobretudo para quem tenha muitos volumes.

Felizmente não era o meu caso; duas maletas de mão e um guarda-chuva eram toda a minha bagagem.

Parti de Madrid no expresso das dez da noite.

Comboio excellente, todo composto de material moderno, offerece ao passageiro bastante comodidade. A noite estava porém fria, um ar fino, cortante, afiado como uma navalha nas montanhas nevadas do Guadarrama, parecia trespassar os vidros da carruagem, tornando quasi nullo o effeito do aquecimento.

Em Medina, é que vão ser ellas! Consola-nos, porém a ideia de que o comboio de Salamanca, já aquecido, estaria na plataforma fronteira prompto a partir.

Qual historia! Na plataforma não cabia um alfinete! Estendido, como negras serpentes, estavam o comboio, o expresso, que partira tres quartos de hora antes de nós, o expresso das Asturias, um mixto, d'onde assomavam passageiros a cahir de somno.

O comboio de Salamanca só viria d'ahi a meia hora, disseram. Vamos para o bufete. Ali ao menos deve haver calor. A vasta sala do restaurante regelava. A um canto junto do lume quatro passageiros vindos de Paris, pacientavam com os olhos mortiços na chamma agonisante.

Pedimos chocolate bem quente; o criado começou a servir-nos d'uma alta infusa esquecida sobre a meza. — Nada não senhor! Faça favor de nos dar chocolate quente; frio temos nós.

O criado abalou, de mau humor, e um quarto de hora, dos grandes, apareceu com uma chavena fumegante.

Nunca um grande banquete nos soube melhor.

Emfim, o comboio estava na plataforma. Partimos. A's dez horas chegavamos a Villar Formoso. Vamos á Alfandega e aos passaportes. Aquella foi rapida e amavel.

Para os passaportes, tinha preparado uma scena. Muito de proposito, não visára o meu passaporte no Consulado de Portugal. Queria vêr como era que o digno funcionario resolvia a questão.

Quando elle me dissesse que só poderia entrar em Portugal, acompanhado a Lisboa por um guarda cujas despezas corriam por minha conta, queria vêr a cara que elle fazia quando eu lhe respondesse que isso era impossivel, pelo simples motivo que eu ficava ali em Villar Formoso.

Mas não; o funcionario carimbou o passaporte e devolveu-no-lo amavelmente. Aos outros passageiros da mesma maneira. Não podendo reter a curiosidade, perguntei-lhe qual a razão porque os passageiros passam agora sem o visto consular. — E' já antigo. — disse o digno homem. — Ha cerca de um anno que os portuguezes estão dispensados do visto de entrada.

Mas como eu lhe dissesse que o Consulado em

Paris continuava a exigir o visto dos portuguezes que desejavam regressar ao seu Paiz, elle respondeu que as instruções que havia para o seu serviço eram aquellas; lá dos consules nada sabia.

Comprehendo. E' a eterna manha nacional. Deram-se instruções para a fronteira, mas não para os Consulados. Quem lá fôr que vá pagando, sempre serão uns frances a mais nas receitas.

Agora um contraste bem singular me estava reservado ao entrar em Portugal, onde não ia ha dois annos.

A indifferença extraordinaria da nossa gente ante o descalabro cambial.

Estive na Austria, estive na Allemanha, quando a situação d'estes paizes não era tão afflictiva como actualmente. Poderia talvez comparar-se a da Allemanha a nossa de hoje.

Que economia, que sobriedade d'aquele povo.

O luxo era para o estrangeiro; cada um limitava os seus gastos ao indispensavel. Nenhum allemão ouava entrar n'uma carruagem de 2.ª classe, e só viajava em terceira, quando o comboio não tinha quarta.

Nos restaurantes, supprimia-se a sobremesa, como me fida de economia.

Vejamos agora em Portugal

Tinha mandado vir a Villar Formoso um automovel para me levar a Freixeda do Torrão, 43 kilometros, 117\$00. Era caro, mas não havia remedio.

O auto não veio, porém, senão duas horas depois, porque estivera em serviço. Imaginei logo que n'uma terra pequena como Figueira de Castello Rodrigo, onde havia quatro automoveis, estarem todos em serviço, é porque havia muita gente com 117 escudos para gastar.

No caminho o conductor do carro, confessou-se, que não havia mãos a medir. Andava tudo n'uma roda viva. Os carros de tracção animal acabaram; ninguém já queria andar em tão antiquadas viaturas.

Nas aldeias que atravessámos, nem uma manifestação de pobreza. Toda a gente tinha um ar feliz, parecendo que ninguém dá conta da grande derrocada, em que o nosso pobre paiz resvalou. Compra-se caro, vende-se carissimo.

O automovel pára a um chafariz, para se abastecer d'água. Um rapazote offerece uma perdiz. Dois mil réis! Antes da guerra contentar-se-hia com um tostão. Um camponio que tranquillamente dava de beber ao seu burro, tirou a carteira e deu os dois mil réis ao rapaz.

Abalámos. E na Freixeda do Torrão, pequena aldeia agricola, ha o mesmo ar de felicidade.

Um litro de vinho um escudo; um pão de kilo quatorze tostões.

Um carpinteiro que, antes da guerra, se julgava feliz ganhando 500 réis, quer agora dez escudos. Um pedreiro idem, um jornaleiro vintuplicou tambem a sua diaria. Mas felizmente por aquele canto esquecido da Beira, não ha gréves, nem 8 horas de trabalho; é ainda o sol que marca o tempo ao tempo de serviço.

Parti dias depois. O mesmo automovel veiu buscar-me para me levar a Barca d'Alva, onde devia tomar o comboio para Paris.

Um grupo de hespanhóes tomou o mesmo comboio, vinham de passar duas semanas no Estoril, e de uma larga jornada pelo norte do Paiz.

Levavam, como recordação, entre outras coisas, garrafas de vinho do Porto, e as algibeiras cheias de charutos.

Antes eramos nós que íamos a Hespanha, e que lhes compravamos o tabaco.

Como os tempos mudam!

Guerra Maio.

## Os pequenos ramaes como auxiliares do desenvolvimento das industrias

A afirmativa de que «o caminho de ferro é a maior alavanca do progresso» constitue hoje um lugar comum, à força de ter sido repetida. Entretanto, é este um dos conceitos mais verdadeiros e incontestaveis que se tem espalhado pelo mundo.

E' sabido que entre as muitas povoações de Portugal, que antes de por elles passar a linha ferrea eram pequenas aldeias, algumas ha que mais tarde subiram á categoria de villa, cabeça de concelho, e outras, embora em numero muito restricto, de cidade; e tal é a influencia que este instrumento poderoso do progresso exerce, de uma maneira geral, sobre os campos que atravessa, que onde havia uma charneca passam a haver courelas bem cultivadas e onde havia a solidão começam a aparecer pequenos e risonhos casas, com as suas moradias muito bem caiadas. Aqui explora-se uma pedreira, acolá pesquiza-se uma mina, além monta-se uma fabrica, cujos productos serão conduzidos, com rapidez e em grande escala, aos mercados consumidores.

Para lastimar é que não tenha ainda sido implantado entre nós o sistema de construcção de caminhos de ferro economicos, assentes sobre o leito das estradas, subsidiarios da rede geral e que ligariam os principaes centros ás regiões mais afastadas. D'este tipo de caminhos de ferro, apenas foi construido o de Penafiel á Lixa, que chegou a prestar muito bons serviços, mas depois, em face das dificuldades provenientes da guerra, suspendeu creio que definitivamente o serviço, ignorando o destino que foi dado ao respectivo material.

Não basta, porem, construir linhas ferreas; é necessário atender á forma mais practica e economica de obter força motriz e á conservação e renovação dos respectivos materiaes, e a maneira mais conveniente de obter os elementos necessarios consiste em promover a sua producção no territorio patrio, quanto mais não seja para estarmos prevenidos contra todas as eventualidades.

Assim, tendo nós uma rede de caminhos de ferro de mais de 3.000 kilometros, ainda hoje estamos infelizmente na dependencia quasi absoluta do estrangeiro, em tudo o que diz respeito ao seu funcionamento, importando carvão, carruagens, locomotivas e vagons; e do material de via apenas as travessas são de producção nacional. D'isto resulta que se o paiz fosse assediado por um prolongado bloqueio, o serviço de caminhos de ferro teria de ser suspenso, o que não chegou a dar-se por completo, durante a guerra, devido ás nossas disponibilidades florestaes.

Ha quem afirme, a propósito da nossa má situação económica e financeira, que a producção em Portugal tem diminuido muito, o que grandemente concorre para nos fazer chegar á situação em que nos encontramos. E' possivel que em um ou outro ramo industrial essa circunstancia se tenha dado, mas, considerando a questão de uma maneira geral, é indubitable que a producção tem augmentado, tendo-se mesmo criado e desenvolvido novas industrias, do que é prova evidente o importante aumento que o movimento dos caminhos de ferro tem tido, n'estes ultimos annos, em passageiros e sobretudo em mercadorias.

Qualquer fabrica de grande movimento que se instale junto á linha ferrea para proceder, mais rapida e

economicamente, á entrada das materias primas e saída dos productos manufacturados, necessita de ser servida por uma linha ferrea que penetre no recinto da fabrica. Essas pequenas linhas de desvio ou ramaes particulares costumam ser construidas por conta de quem as requere, em geral proprietarios de armazens, fabricas, minas, etc., e as que teem sido assentes ha uns 6 para 7 annos, são em tal numero que constituem o melhor atestado do incremento que tem tomado a actividade nacional. A sua extensão é muito variavel, indo de 8 metros, caso este em que comportam só um vagon, até 500 metros, com excepção do ramal que liga a estação de Martingança, na linha do Oeste, com a povoação de Maceira, para serviço da grande fabrica de cimentos, em construcção, da Empresa de Cimentos de Leiria, o qual tem aproximadamente 6 kilometros de extensão.

A esses desvios, só para a carga e descarga de vagons completos, é dada para a boa execução do serviço, uma denominação, que se forma com o nome da estação de que o ramal depende, adicionado de uma palavra ou iniciaes indicativas do concessionario ou da propriedade para serviço da qual são assentes.

Assim, denominam-se:

«Barreiro-C. U. F.» o ramal para serviço da fabrica de adubos da Companhia União Fabril, junto á estação do Barreiro;

«Obidos-C. U. F.» o ramal que a mesma Companhia possue proximo da estação de Obidos, para serviço das pedreiras de gesso;

«Entre-Campos-Estrella» o ramal junto ao apeadeiro de Entre-Campos, para serviço da fabrica da Companhia de Cervejas Estrella;

«Povoa-Fabrica» o ramal junto á estação da Povoa, para serviço da fabrica de Adubos da Companhia Industrial Portugueza;

«Monte Redondo-Silva» o ramal construido junto á estação de Monte Redondo, para serviço de uma propriedade de José Soares da Silva; e como estes muitos outros.

Os ramaes podem sahir das linhas de uma estação, por meio de placa ou agulha, se o estabelecimento para cujo serviço são construidos está proximo da estação, havendo casos em que são constituídos simplesmente pelo prolongamento de linhas de resguardo.

Se, porem, devam ser construidos a maior distancia das estações, a sua inserção é em geral feita em plena via, por meio de agulha dotada dos competentes apparelhos de sinalisação, para segurança na circulação dos comboios, quer a linha a que venham a ser ligados se componha de uma só ou de duas vias.

Tudo depende da situação em que se encontre a industria a explorar, com relação ao caminho de ferro e das condições em que se apresentem os terrenos onde deverá ser assente o ramal.

Estas pequenas linhas de desvio são de grande utilidade, não só para os respectivos concessionarios, mas tambem para as empresas ferro-viarias, em virtude do estado de pejamento em que se encontram, na sua maioria, as estações e atendendo ás facilidades que oferecem para a execução rapida da carga e descarga dos vagons.

Ao que me consta, nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste existem, alem do ramal «Barreiro C. U. F.» a que acima me refiro, os ramais, que servem as minas do Alvito e da Nogueirinha e um outro, na linha do Vale do Sado, para serviço de uma herdade em Palma.

Na linha da Beira Alta tambem existem alguns desvios d'esta natureza, proximo da Figueira da Foz, para serviço de marinhas de sal e de pedreiras, mas onde o seu numero avulta e vai crescendo de anno para

anno, é na rête da Companhia Portuguesa, por ser a mais extensa e servir as mais importantes regiões.

Já existem actualmente entre todas as rêtes do paiz uns 80 ramaes, com tendencia para aumentar muito mais.

Como disse, o ramal industrial de maior extensão até agora construído é o de Martingança a Maceira, para serviço da importante fabrica de cimentos n'esta ultima povoação e cujo tráfego, quando estiver em plena laboração, fará aumentar consideravelmente o movimento de mercadorias na linha do Oeste.

Outro ramal industrial, porem, de maior extensão, vae em breve ser construído, sendo o seu comprimento de 20 kilometros, aproximadamente. Trata-se do ramal para serviço das valiosas minas de carvão da Sociedade Mineira de Lena, desde o apeadeiro de Pataias, na mesma linha do Oeste até á Corredoura, nos arrabaldes de Porto de Mar e ao qual já em tempos me referi nas columnas da *Gazeta*.

F. Martins.



### Tarifa de Operações Aduaneiras em Badajoz, Elvas e Marvão

Segundo o additamento a esta tarifa publicado pela Companhia Portugueza em 20 do mez findo, desde o dia 26 do mesmo mez, a commissão dos Agentes Aduaneiros da Companhia nas fronteiras foi aumentada como segue:

— 100 % nos casos de simples desembaraço fiscal, em Elvas ou Marvão, de remessas vindas de Hespanha e a despachar no destino ou em outra alfandega (preços da ultima columna do quadro da tarifa);

— 200 % nos demais casos, isto é: pelo despacho aduaneiro, de qualquer modalidade, em Badajoz, Elvas ou Marvão (1.ª e 2.ª columna de preços).

### Seguro de bagagens

E' inaugulado hoje nas linhas da Companhia da Beira Alta o serviço de Seguro de bagagens a cargo da Companhia «Européa».

Consta-nos que muito em breve também será estabelecido o mesmo serviço nas linhas do Valle do Vouga e do Caes do Sodré a Cascaes.

### Serviço combinado entre linhas portuguezas

Distribuimos hoje aos nossos leitores o novo Aviso ao Publico, da Companhia Portugueza relativo ao seu serviço combinado com as diferentes linhas portuguezas que apenas differe do que estava em vigor desde 1920, em estabelecer a venda directa de bilhetes e despacho de bagagens das estações de Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira da Foz (via Alfarellos) para a linha de Guimarães, e para as estações de Povoa, Villa do Conde e Famalicão, da Companhia de Porto á Povoa e a Famalicão; e na ligação dos preços especiais da tarifa 1 de p. v. nas estações de transmissão de Pampilhosa, Figueira e Guarda com as applicaveis na linha da Beira Alta, e bem assim na ligação em Alcantara Mar dos preços de applicação

geral da mesma tarifa 1 da C. P. com os que correspondam na linha de Cascaes, explorada pela Sociedade «Estoril».

### Horas de abertura e encerramento das estações das linhas da C. P.

Tambem distribuimos hoje aos nossos leitores um Aviso da C. P. relativo ás horas de abertura e encerramento das suas estações que em nada altera a esencia dos que por elle são anullados.

Esta publicação fez-se apenas pela necessidade de rectificar o numero do artigo da tarifa geral a que n'elle se faz referencia, modificado pela nova tarifa, e pela conveniencia de reunir n'um só documento o que se achava disposto em dois.

### Transportes de ou para a linha do Terreiro do Trigo, entrepostos de Santa Apolonia, Santos e Alcantara, docas, caes e armazens do Porto de Lisboa

A C. P. acaba de publicar um novo Aviso ao Publico sobre o serviço para a linha do Terreiro do Trigo, entrepostos, caes, docas e armazens do Porto de Lisboa, destinado a substituir o que fôra publicado em 1920.

Este novo Aviso não altera as condições nem os preços constantes do de 1920, apenas amplia o serviço com a inclusão de disposições relativas a comboios especiaes de mercadorias, para os quaes a taxa de aceleração é calculada pela distancia correspondente a Lisboa-Caes dos Soldados ou Alcantara Terra, conforme o caso, e mais 6 kilometros, e estabelece a taxa de \$30 por tonelada e pela carga dos vagões fixada como normal, para os transportes de animaes e veiculos.

Com o presente numero distribuimos este Aviso.



**Estação do Rocio** — A Companhia Portugueza resolveu transferir do vestibulo inferior da estação de Lisboa-Rocio para o vestibulo superior a venda dos bilhetes para os comboios tramways, deixando ficar no inferior apenas a venda para os comboios de longocurso.

Esta acertada medida será posta em breve em execucao, para o que já começaram as obras de transfeencia e ampliação das respectivas instalações.

**Companhia Portugueza** — Foram restabelecidos na C. P. os serviços de construcção que passam a constituir a Divisão de Construcção, para a direcção da qual foi nomeado Engenheiro Chefe o sr. Vicente Ferreira.

Tambem na mesma Companhia foi criado o Serviço de Fiscalisação da linha de Cascaes, cuja exploração está a cargo da Sociedade «Estoril», tendo sido nomeado chefe d'esse Serviço o Engenheiro sr. Antonio de Vasconcellos Porto.



### Os caminhos de ferro de Buenos-Ayres.

As receitas da exploração dos caminhos de ferro da província de Buenos-Ayres no exercício de 1921-22, incluindo as reservas, elevou-se a 2.621.289 francos; mais 230.938 do que no exercício anterior.

O saldo actualmente disponível é de 8.844.365 francos, contra 5.533.604 no exercício de 1920-21, deduzidos 163.300 francos por diversos conceitos, o que permite ao Conselho de Administração propor um dividendo de 20 francos por cada obrigação de 12,50 por acção.

**Electrificação de linhas ferreas na Suissa e no Japão.**—A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Suíços projecta abreviar os trabalhos de electrificação das linhas, para o que vai ser presente à Assembleia Federal uma proposta no sentido de se elevar a 80 milhões de francos por anno a verba de 50 milhões que lhes estão atribuídos.

Também o Japão, segundo diz a *Far Eastern Review*, já tem concluído o seu plano de electrificação das linhas ferreas de Tokaido, n'uma extensão de uns 450 quilometros, entre Tokio e Kobé. Os trabalhos vão começar muito brevemente e devem estar concluídos em 1930.

A despesa com a execução d'este trabalho deve elevar-se a uns 67 milhões de yens.

Outras linhas japonezas serão igualmente electrificadas.

## Melhoria de situação do pessoal do Companhia Portugueza

Como é sabido, o pessoal da C. P. em virtude da subida contínua do custo dos géneros de primeira necessidade, que está tornando quasi impossível a vida das classes trabalhadoras, mais uma vez reclamou da Companhia melhoria de situação, tendo, depois de varias *démarches* junto da Administração da Companhia e do Sr. Ministro do Commercio, obtido as melhorias que constam da *Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 92*, que a seguir transcrevemos:

Levo ao conhecimento do pessoal que o Conselho de Administração, na sua sessão de hoje, reconhecendo que desde a ultima revisão da subvenções em Setembro ultimo se tem agravado sensivelmente o custo da vida e tendo-se já como certo o imediato aumento do preço do pão, resolveu fazer as seguintes concessões ao pessoal inscrito nos seus quadros, ou n'elles ocupando um logar e habitando em Portugal:

A) Alterar as subvenções da seguinte forma:

**Pessoal masculino:** Elevar as actuais subvenções mensais, compreendidas entre 100\$00 e 180\$00 a quantias variando de 120\$00 a 260\$00, conforme a categoria.

**Pessoal feminino:** Elevar as actuais subvenções mensais, compreendidas entre 42\$00 e 100\$00, a quantias variando de 54\$00 a 135\$00.

B) Augmentar os subsídios de residencia, de renda de casa, de mudança de residencia e de deslocação, e ampliar a sua concessão a algumas categorias que os não tinham.

C) Augmentar as deslocações e os premios de percurso, concedidos ao pessoal de trens, de revisão de bilhetes, machinistas e fogueiros,

D) Fornecer ao pessoal jornaleiro da Divisão da Exploração que está em contacto com o público, uniforme de sorrubeco d' dois em dois annos, alem dos uniformes previstos na Ordem d' Direcção Geral n.º 147,

E) Augmentar o subsidio accidental, concedido a talo 1 e familia, previsto na Ordem da Direcção Geral n.º 146, a ampliando-a até ao limite maximo de vencimento de 180\$00.

F) Antecipar, fazendo a immediatamente, a revisão dos salarios do pessoal operario, previsto na alinea C) da Ordem Geral do Conselho de Administração N.º 91, corrigindo desde já os salarios que porventura o necessitem.

G) Conceder ao pessoal operario das Oficinas Geraes um prémio de assiduidade, conforme Instrução a publicar.

H) Conceder, a um determinado numero de operarios "permanentes" nos Depositos, Circunscrições e Officina de Alcantara, trabalhando em condições especiaes, mas sempre dentro dos limites da lei e regulamento do trabalho em vigor, determinadas regalias, conforme Instrução a publicar.

I) Elevar para 120\$00 a subvenção aos reformados e para 4\$ 0 a das pensionistas.

As subvenções de que trata esta alinea só serão concedidas quando requeridas pelos interessados ao Conselho de Administração da Companhia, que se reserva o direito de verificar se o requerente realmente necessita d'este novo auxilio.

As concessões das alineas A), B), C) e E) serão descrimina-das em Ordens da Direcção Geral a publicar.

**Todas estas concessões serão feitas a partir da data em que as novas tarifas entram em vigor e terão validade enquanto se cobrarem as sobretaxas autorizadas por Decreto n.º 8380 de 22 de Setembro de 1922.**

Lisboa, 19 Fevereiro de 1923.

O Presidente do Conselho de Administração

*José Adolpho de Mello e Sousa*

Estas concessões já foram todas regulamentadas, mas, segundo nos informam, a companhia comprometeu-se a, no caso do aumento das receitas provenientes da elevação dos preços com as novas tarifas e das sobretaxas já anteriormente autorizadas e que continuam em vigor, de 200 % em determinados artigos de primeira necessidade, e de 500 % nas restantes mercadorias e bilhetes de passageiros, exceder a importância em que, pelos seus cálculos, a tem computado, elevar ao maximo compativel com esse excedente, as subvenções concedidas.

O que seria para desejar era que se descobrisse o meio de pôr um termo ao desenfreado acréscimo contínuo do custo da vida, de forma a poder-se também acabar com a necessidade de, volta e meia, ter de se acudir a justas reclamações do pessoal que, não estando suficientemente remunerado para poder provêr á sua sustentação e das suas famílias, não pode prestar o trabalho que é necessário para o bom funcionamento dos serviços ferroviários.

E do mau funcionamento d'esses serviços, como já infelizmente temos tido a prova, bem graves prejuizos resultam para todos: Companhia, pessoal e público em geral.

Quando chegará o dia em que se possa começar a sahir do regimen das subvenções e das sobretaxas?

Parece-nos bem que ainda vem longe, infelizmente.

## Premio trienal "Arthur Dubois"

A Comissão especial encarregada do exame das memórias relativas á ciencia dos caminhos de ferro apresentadas a concurso para obtenção do premio trienal instituído pela Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro para perpetuar a memoria do seu antigo presidente, Mr. Arthur Dubois resolveu, por unanimidade, conceder o premio correspondente ao primeiro trienio, 1920-22, a Mr. Richard Desprets, engenheiro principal dos Caminhos de Ferro do Estado Belga.

# As novas tarifas

Confirmou-se a noticia que á ultima hora démos, no nosso numero de 16 do mez findo, da entrada em vigor no dia 26 do mesmo mez do novo regimen tarifario a que já em numeros anteriores nos haviamos referido pormenorizadamente.

O *Diario do Governo* do dia 20 publicou a portaria n.º 3464 aprovando as tarifas communs a todas as emprezas, que a seguir transcrevemos:

## Portaria n.º 3.464

Attendendo a que as novas tarifas ferro-viarias, revistas pela Comissão para esse efeito nomeada por portaria de 17 de Dezembro de 1921 com as alterações propostas pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, estão nos termos de ser aprovadas;

Manda o Governo da Republica Portugueza, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro de 28 de Outubro de 1922, que sejam aprovadas as referidas tarifas para serem adoptadas em todas as linhas ferreas do continente sob as seguintes condições:

1.º—Estas tarifas entrarão em vigor depois de publicados pelas emprezas os respectivos Avisos ao Publico continuando a vigorar para cada empreza as actuaes tarifas especiaes enquanto não forem substituidas por outras, devidamente aprovadas e publicadas nos termos regulamentares;

2.º—Sobre os preços das tarifas comprehendendo as especiaes, incidirá a sobretaxa actualmente em vigor para cada empreza em conformidade com os respectivos Avisos ao Publico, e com as isenções constantes dos mesmos Avisos;

3.º—As licenças de transito a pé ao longo das linhas ferreas, só poderão ser concedidas nos termos das respectivas tarifas, depois de revogado o disposto no artigo 31.º do Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1864.

Paços do Governo da Republica, em 20 de Fevereiro de 1923.

(a) João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes,

Como se deprehende da primeira das disposições d'esta portaria, nem todas as emprezas teem as suas tarifas especiaes aprovadas, pelo que continuarão nas respectivas linhas a ser applicadas as antigas tarifas até que as novas sejam aprovadas e postas em vigor.

Nas linhas da Companhia Portugueza entraram em vigor simultaneamente as tarifas communs a todas as rôdes e as especiaes internas de grande e pequena velocidade, das quaes já a *Gazeta* se occupou, mostrando quaes as innovações e modificações que apresentavam.

Nas linhas do Estado, Minho e Douro e Sul e Sueste, entraram tambem no dia 26 em vigor, mas unicamente as tarifas communs; nas linhas da Beira Alta igualmente desde o mesmo dia, além das communs, as tarifas especiaes internas de g. v. n.ºs 1 a 9 e desde hoje a tarifa n.º 1 de p. v.; na linha de Guimarães além das communs, a especial 1 de p. v.

Nas demais linhas, o novo regimen começa hoje e consta do seguinte:

**Companhia Nacional**—Tarifas communs e especiaes internas de que já nos occupámos, e em additamento á Classificação Geral, pelo qual são estabelecidos preços na tarifa 1 p. v., para diversas mercadorias que os não tinham;

**Companhia do Valle do Vouga**—Tarifas communs e especiaes de g. v. n.ºs 1 a 5;

**Companhia de Porto á Povoa e a Famalicão**—Tarifas communs e especiaes n.ºs 1 a 8 de g. v., 1, 2 e 3 de p. v., e 100 de g. v. e p. v.—Taxa de segurança contra incendios.

**Sociedade Estoril**—Linha de Cascaes—Tarifas communs, especiaes 1, 2 e 5 de g. v. e capítulos II e III de especial n.º 1 p. v.

Logo que tenhamos recebido as tarifas da Beira Alta, Companhia do Valle do Vouga, Porto á Povoa e Guimarães, d'ellas nos ocuparemos.

# PARTE OFICIAL

Ministério do Comercio e Comunicações

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

## AVISO

Tendo Antonio de Figueiredo do Nascimento Veiga, engenheiro civil, residente na cidade de Beja, requerido a concessão de licença para assentamento de uma linha ferrea, de tracção animal, com a facultade de ser modificada para tracção electrica, para o transporte de passageiros e mercadorias entre a cidade de Vizeu e a estação do Caminho de Ferro de Mangualde, assente na sua quasi totalidade no leito das estradas nacionaes n.ºs 7, 43 e 48, e estrada distrital n.º 101, na extensão aproximadamente de 22.000 metros, é aberto nesta Repartição, nos termos do regulamento para a concessão dos caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, um inquerito administrativo de utilidade publica, por espaço de trinta dias, a fim de serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, 22 de Fevereiro de 1923. — O Engenheiro Chefe da Repartição, João Lino de Sousa Galvão Junior.

Tendo José Franco, natural da Covilhã, morador em Lisboa, na Rua dos Heróes de Kionga, n.º 50, 1.º, D., requerido a concessão de licença para assentamento de uma linha ferrea, de tracção electrica, para transporte de passageiros e mercadorias, entre a estação da Covilhã e esta cidade assente na sua quasi totalidade no leito do ramal da estrada nacional n.º 55 para a estação, ou na estrada de serviço da Covilhã para a estação, é aberto por esta Repartição, nos termos do regulamento para a concessão dos caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, um inquerito administrativo de utilidade publica, por espaço de trinta dias, a fim de serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

Repartição de Estradas da Administração de Estradas e Turismo, 22 de Fevereiro de 1923. — O Engenheiro Chefe da Repartição, João Lino de Sousa Galvão Junior.

## A feira commercial official de Bruxellas

Está despertando grande interesse em todo o mundo a quarta Feira Commercial de Bruxellas, que se deve inaugurar no proximo mez de Abril.

As adhesões recebidas dos diferentes paizes até fins de Fevereiro ultimo elevam-se a cerca de 1.800, ou sejam mais quinhentos no anno passado na mesma epocha.

Está prevista a construcção de 870 stands nos jardins, sendo de suppôr que esse numero tenha de ser excedido.

Uma das secções da Feira, que mais interesse deve despertar, é a das "invenções e novidades", na qual tanto os inventores belgas como os estrangeiros são admittidos a expôr gratuitamente os artigos da sua invenção.

## ARREMATAÇÕES

**Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste**

**Tramos metalicos**

Pelo presente anuncio, se faz publico que o concurso anunciado no "Diario do Governo" n.º 22 de 26 de Janeiro do corrente ano, (3.ª serie), que devia realizar-se no dia 2 de Março próximo, pelas 15 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, para a arrematação da empreitada de fornecimento e montagem dos tramos metalicos e respectivos acessorios, da ponte de Alcacer, da linha do Sado, fica transferido para o dia 17 do mesmo mês.

Lisboa, 21 de Fevereiro de 1923.

Pelo Engenheiro-Chefe do Serviço de Estudos e Construções

C. Carvalho

# SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

## CORRESPONDENTES:

**Em Londres** — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>

**Em Paris** — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeos** — Lloyds Bank (France) Limited.

**No Brasil e Rio da Prata** — The British Bank of South America Limited.

**E em todas as principaes cidades**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os typos, — Vagões-cisternas — Vagões-toneis. — Tenders. — Peças de sobrecelente. Fornecedores das grandes administrações e co...panhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essence e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.<sup>o</sup>

# JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.<sup>a</sup>

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

