

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

8.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Abril de 1922 Numero 824

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — 2.º aditamento á tarifa especial n.º 1 — Pequena velocidade.

SUMMARY

De Lisboa ao Brazil em avião, por Andrade Gomes.....	85
O ouro expropiado, por Quirino de Jesus.....	86
O augmento de tarifas nos diversos paizes da Europa desde o começo da guerra.....	87
A liquidação da frota mercante do Estado, por Guerra Maio.....	89
A situação dos caminhos de ferro na Grã-Bretanha após a guerra, por Manuel de Mello Sampayo.....	89
Parte Official.....	91
Congresso dos Caminhos de Ferro (O nos o Director).....	91
Na Romania.....	91
Legislação sobre caminhos de ferro.....	91
Relatorio de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921, por Carlos Manitto Torres (continuação).....	92
A maior estação de caminhos de ferro do mundo.....	93
Viagens e Transportes.....	94
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	94
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	95

De Lisboa ao Brazil em avião

A' hora em que estas linhas virem a luz da publicidade, já o leitor deve ter rejubilado e até talvez chorado de commovedora alegria pela gloria que mais uma vez coube a este famoso paiz que se chama Portugal.

E' tal a confiança que se arreigou no nosso espirito de que os heroicos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho levam a bom termo a sua arrojada tentativa, que estamos na plena convicção de que de aqui a algumas horas chegará aos nossos ouvidos o signal estrondoso do derradeiro triumpho.

D'aqui até lá, a tensão nervosa que de nós se apossou desde aquella bella madrugada de 30 de Março em que os destemidos homens de sciencia partiram cheios de fé, fé consciente baseada nos seus profundos conhecimentos da navegação aerea, trar-nos-ha sob o seu dominio.

E' que a alma de nós todos, a alma d'este nobre povo que tão grandes exemplos deu ao mundo inteiro e para o qual podemos reevindicar, com legitimo orgulho, o primeiro logar entre os percursores da moderna civilização; a alma de Portugal vae n'este momento, encarnada em Gago Coutinho e Saccadura Cabral, voando atravez o espaço em demanda d'aquelle enorme e formoso torrão americano onde ha seculos um portuguez tambem fôra o primeiro a aportar.

O sangue que corre nas veias de Coutinho e Saccadura é bem o mesmo sangue dos Gamas, dos Alvares Cabral, dos Camões e dos Albuquerque.

E' o sangue, é a alma, é a intelligencia, é enfim o coração da Patria Portugueza.

N'este momento todas as outras nações civilizadas, algumas das quaes ainda estavam n'uma infancia muito primitiva quando Portugal lhes deu as lições do seu grande heroismo e do seu muito saber, estão com os olhos atentos na expectativa de terem de ler, talvez até com certo despeito, mais uma pagina escripta a letras de ouro na historia do mundo por dois grandes portuguezes.

O bello empreendimento que a nós como a todos os bons portuguezes tanto nos traz alvoroçados e a que erradamente alguns teem chamado um *raid*, não é bem uma aventura como muitas outras, mais ou menos felizes, que já se teem effectuado atravez os ares e que, merecendo comtudo a admiração de que todos os heroismos são dignos, não se basearam em dados scientificos precisos como este.

A travessia Lisboa-Brazil é duplamente valorosa, porque a par da fé e da coragem, da serenidade e desprezo mesmo com que esses homens encararam a possibilidade de irem ao encontro da morte, ha a confiança nos calculos scientificos estudados e preparados previamente com uma constancia, pretinacia e uma superior intelligencia difficil de egualar.

As duas primeiras *étapes* Lisboa-Canarias e Canarias-Cabo Verde, realizadas com aquella precisão mathematica que lhes prestou o maior brilhantismo, são quasi que uma segura garantia de que o restante percurso se effectuará nas mesmas condições.

Esta nossa convicção mais funda se tornou ao ouvirmos da boca de um dos nossos mais illustres officiaes de marinha que tem seguido o assumpto com aquella minuciosidade scientifica propria dos que consagram o melhor da sua intelligencia a tão complexos problemas, e cuja modestia, tão grande como o seu valor, nos obriga a occultar-lhes o nome, palavras como as que se seguem:

«A sciencia, o methodo, o sangue-frio e a probidade scientifica de qualquer dos meus dois camaradas que se abalançaram a uma tão grandiosa tentativa, são seguro penhor de que só uma avaria eventual do motor devida a uma causa impossivel de prevêr, poderá obstar a que se não effective por completo.»

Animadoras palavras!

Segundo os calculos do mesmo distincto official, os aviadores devem poder contar com umas quinze milhas de vento predominante N. E. a favor desde a sahida de Cabo Verde até á zona das Calmas.

Estas quinze milhas sommadas ás 70 de força do motor, imprimirão ao hydro-avião uma velocidade de 85 milhas á hora.

A' sahida das Calmas devem encontrar vento S. E. que contrariando a marcha do aparelho, lhe diminuirão a velocidade de um coefferiente exageradamente computado em dez milhas.

Com estes prós e contras, se outros impossiveis de prever não se apresentarem, a viagem até Fernando de Noronha não deve attingir as 18 horas cautelosamente previstas pelos aviadores.

Se, como já se annuncia, tiver de amarar nos rochedos de S. Pedro e S. Paulo, pela impossibilidade de o avião descolar em Santhiago com a carga de gazolina indispensavel para mais as 340 milhas até Fernando de Noronha, em nada se desvalorisa o empreendimento, antes pelo contrario mais interessante e difficil o torna pelo augmento das peripecias de que se reveste, dada a pequenez dos rochedos—uns 500 metros de extensão apenas—que os torna pouco visiveis, o terem mais uma amarissagem e uma descolagem cujas condições não são faceis de prevêr.

Esta divisão da *étape* Cabo Verde-Fernando Noronha em duas, apenas trará como inconveniente o atraso de algumas horas na chegada ao destino definitivo.

Em compensação dá aos navegadores a vantagem de terem de seguir uma trajectoria sobre a linha em que é mais frequente a navegação marítima e, portanto, com mais probabilidades de serem vistos e soccorridos, em caso de necessidade, por algum navio.

A descolagem junto aos rochedos, entre os quaes ha um pequeno canal onde é provavel seja feita a amarrissagem, é de esperar não se torne muito difficil dado o facto da carga do *Luzitania* já se achar bastante aliviada.

Um ponto tambem digno de ser posto em evidencia é que é neccessario que todos conheçam, é o facto de os dois sabios aviadores se servirem, para os seus calculos de navegação, de aparelhos por elles aperfeiçoados ou da sua autoria, o que ainda valorisa mais o seu feito.

Assim é que o sextante de que Gago Coutinho se serve para os calculos de navegação é um aparelho com uma modificação por elle introduzida que o torna de uma perfeição até agora ainda não atingida.

Essa modificação consiste na adição ao conhecido sextante de navegação de um nivel de bolha de ar de curvatura devidamente calculada para se poder facilmente fazer parar a bolha que, reflectindo no espelho pequeno juntamente com a linha de fé, permite tomar a altura em relação ao horizonte racional do local da observação.

Para permittir a correcção dos rumos durante o intervalo que deve mediar entre duas observações, ainda Gago Coutinho e Sacadura Cabral imaginaram um novo methodo de determinação de direcção e força de vento pelo lançamento de balões de fumo e respectivas marcações em rumos cruzados.

A epocha para a realização da travessia, tambem não foi, como muitos poderiam suppôr, escolhida ao acaso. Foi scientificamente determinada por meio do estudo das cartas metereologicas e compilação de elementos systematicamente pedidos e colleccionados.

A sciencia, a serenidade e a valentia dos dois heróis não tardarão, pois, a ser coroados do mais completo e brilhante exito.

Assim o esperamos.

Andrade Gomes



O ouro expatriado

O Governo obedece nos seus designios financeiros a um systema falso para o qual devemos chamar a sua attenção, a do parlamento e ainda mais a do paiz.

A imprensa divulgou que o sr. ministro das Finanças calculava em mais de £ 100.000.000 ou 450.000 contos em ouro, as disponibilidades que os portuguezes tinham transferido para o estrangeiro.

Sabemos que n'esta base inconsistente se projecta emitir um grande emprestimo, interno e perpetuo em ouro. Um dos seus fins especiaes seria atrai-las em parte á subscrição dos novos titulos vantajosos.

De outro lado, o Governo assentou no relatorio da fazenda uma doutrina cheia de illusões e propositos graves. Ahi se proclama que atravez d'este periodo critico o Estado *actualisou* as suas despesas comuns, sem ter feito nas suas receitas a *actualisação*. Esta deve, portanto, ser agora feita nos impostos geraes—tal é a conclusão que se deixa entrever no mesmo documento. Já o programma lido pelo Governo o havia anunciado.

O Governo está perigosamente distante das realidades existentes e do caminho pratico. Vejamos o primeiro terreno falso em que se pretende reconstruir.

Em que fundamentos se basearia o sr. ministro

das Finanças para dizer que tinham ido lá para fóra 100.000 000 libras de reserva? Em nenhuns. Era uma hipotese arbitraria contra a propria verosimilhança.

O ouro existente no paiz tinha sahido quasi totalmente ao desencadear-se a crise de 1891. Pouquissimo havia fóra da pequena reserva do Banco de Portugal, ao começar a guerra. Talvez a maior parte d'este foi vendido em 1915 e 1916 ao estrangeiro: á Espanha ou á Allemanha atravez d'ella. Assim as transferencias de disponibilidades, que se fizeram principalmente desde 1918, não tem relação nenhuma com as libras esterlinas da moeda que ainda havia em Portugal.

Ellas devem ter derivado quasi inteiramente da differença entre o ouro que entrou no paiz desde 1914 e aquelle que foi applicado pelo governo e pelos particulares em pagamentos externos. Se a podéssemos determinar, o nosso problema estaria quasi resolvido. Com effeito, a quantidade evadida não a podia exceder, e poderia, portanto, ser mais facilmente calculada.

Qual foi de 1914 a 1921 o *deficit* do nosso balanço de pagamentos externos, postas de lado não só as despesas do corpo expedicionario, para as quaes a Inglaterra adiantou o dinheiro, mas tambem, por emquanto, as remessas cambiaes dos nossos emigrantes?

Consideremos em primeiro logar o *deficit* do commercio exterior acusado pelas estatisticas alfandegarias.

Reduzamo-lo a libras pelo cambio medio de cada anno. Elle tem sido o seguinte:

Annos	Contos	Milhares de libras
1914.....	42.184	7.500
1915.....	42.484	6.200
1916.....	73.294	10.000
1917.....	82.217	10.600
1918.....	94.963	11.800
1919.....	102.445	12.800

As estatisticas de 1920 e de 1921 não se acham publicadas. Mas guiando-nos pela marcha do *deficit* commercial nos annos anteriores, não é hyperbole supor que elle fosse de cerca de £ 13.500.000 em 1920 e de £ 14.500.000 em 1921.

O *deficit* total nos oito annos seria assim de £ 14.500.000 em 1921.

O deficit total nos oito annos seria assim de £ 86.900.000. Mas concedamos que a exportação, por apoucamento dos valores declarados e pelas vendas clandestinas para a Hespanha, foi realmente 50 % maior. Ella teria sido de mais cerca de £ 28.000.000 no periodo inteiro. O *deficit* commercial baixaria assim para £ 58.900.000.

De outra parte, é um factor consideravel a reexportação colonial para o estrangeiro. Procedendo-se como no caso precedente, ella seria representada no quadro seguinte:

Anno	Contos	Milhares de libras
1914.....	12.795	2.200
1915.....	15.130	2.200
1916.....	16.237	2.230
1917.....	15.753	1.500
1918.....	9.252	800
1919.....	14.247	1.180

Supunhamos que tivemos mais cerca de 2.500.000 em 1919 e em 1920. O total seria de cerca de 12.000.000.

Mas acreditemos que houve tambem uma diminuição de 50 % no valor manifestado. A conta elevar-se-hia assim a £ 18.000.000.

Abatamo-la no *deficit* commercial acima calculado. Este passaria a ser de £ 40.900.000.

Reduzamo-la ainda hipoteticamente a cerca de

metade d'essa verba supondo que a tanto subiu também nos oito annos a importancia dos fretes, seguros e commissões nacionaes que exaggeraram a importação apparentemente, figurando no valor d'ella, ou devem ser acrescentados ao da exportação.

Em seguida podemos calcular na média de 11.000 contos ouro a annualidade representada pelos encargos communs do Thesouro no estrangeiro e pelos juros, amortizações e dividendos exteriores de companhias que operam no paiz. Seria um total de 88.000 contos no mesmo periodo.

Mas os portuguezes são portadores de uma grandissima parte da nossa divida externa e de fundos estrangeiros. Devem ter d'ahi recebido cerca de 40.000 contos ouro em juros e amortizações. Os 88.000 contos podem assim reduzir-se no balanço a uns 10.000.000 libras em conta redonda.

Abatendo-os no *deficit* commercial acima reduzido, chegamos assim a um *deficit* total de ouro de £ 10.000.000 aproximadamente, no periodo de 1914-1920,

Não se pode fazer mais concessões do que fizemos ao exagero alheio, deixando para traz um paiz imensamente arruinado sob as apparencias de um insignificante *deficit* de ouro nas suas relações externas communs. Como o cobrimos e o que restou?

Nunca foi possivel saber-se mesmo antes da guerra, com aproximação bem satisfactoria, quanto nos mandavam por anno os portuguezes do Brazil, dos Estados Unidos, de Demerara, da Oceania e da Africa do Sul. Os calculos mais auctorizados variariam entre cinco e sete milhões de libras.

O que succedeu desde 1914? Parece indubitavel que nos primeiros annos houve uma diminuição consideravel e depois do armisticio um augmento desproporcionado nas remessas do Brazil e da America do Norte, onde o movimento passou a enfraquecer apreciavelmente desde 1921 por causa da crise industrial. O salario dos obreiros portuguezes que teem ido trabalhar na França e na Hespanha devem também ter dado um bom contingente de ouro.

Poderemos conceder que viessem de toda a parte em media annual oito milhões de libras?

Nunca decerto mais do que isso! Em tal hypothese, teriam vindo £ 64.000.000 no periodo de que se trata. Por outras palavras, depois de coberto o suposto *deficit* de ouro de £ 10.000.000 teriam restado cerca de £ 54.000.000 no balanço geral.

Parece-nos muito provavel que as disponibilidades invertidas em moeda estrangeira orcem entre 40 e 50 milhões de libras, ou excedam algum tanto 200.000 contos ouro.

A deslocação de £ 100.000.000 é que seria inteiramente impossivel. Isso corresponde a quasi tanto como a somma dos valores declarados da nossa exportação reduzidos a ouro, e das remessas maximas que possam ter vindo dos emigrantes. E como teriamos pago a importação e o resto?

Saber-se onde está o dinheiro invertido não é menos difficil. Muita gente supõe que tudo foi posto em papel esterlino e tudo está na Inglaterra. De muitas outras moedas foram as compras açodadas. Mas entre ellas teve e tem ainda logar de honra o marco depreciado, que n'isto chegou a rivalisar com a libra.

As informações que temos colhido a este respeito são verdadeiramente graves. A inversão de escudos em marcos vem sendo sempre enorme.

Ella deve já aproximar-se de 100.000 contos ouro e ainda continua a ser apetejada e realizada. Calculando que o marco fosse comprado a oito centavos em me-

dia, já n'este momento deve ahi haver uma perda de vinte milhões de libras pelos que se habilitaram n'esta lotaria.

A loucura d'esta jogatina alastrou-se de alto a baixo na sociedade portugueza, indo até ás villas e aldeias certanejas. Muitos nem mesmo fizeram a transferencia para bancos estrangeiros, onde colhessem algum juro.

Adquiriram os cheques do cambista e guardaram bem guardados nas arcas e gavetas esses papelinhos á espera da sorte grande—a alta valorização da moeda germanica! Ninguem os arranca d'alli: como de lá e de outras partes, ninguem arranca as derradeiras libras, corôas e meias corôas de prata e as proprias notas do Banco de Portugal.

O sr. ministro das Finanças não se engana apenas quando supõe que estão lá fóra tanto como aproximadamente meio milhão de contos em ouro. Illude-se quando imagina que pode trazer para um empréstimo interno ao menos uma grande parte do direito invertido em moeda estrangeira. Ainda de outras formas veremos a inconsistencia do plano, quando tudo exige soluções bem fundadas e efficazes.

Quirino de Jesus.

O augmento de tarifas nos diversos paizes da Europa desde o começo da guerra

Desde 1914, isto é, desde o começo da grande guerra até hoje, em quasi todas as nações da Europa as empresas de caminhos de ferro se teem visto forçadas a augmentar os preços das suas tarifas.

Por acharmos interessante conhecer-se a percentagem d'esses augmentos sobre as tarifas, a seguir indicamos por nacionalidades esses augmentos que, como é natural, foram maiores nas nações beligerantes, entre as quaes figura Portugal em terceiro logar, do que nas neutraes.

Allemanha. — Até Abril do anno passado houve onze augmentos que n'essa altura representavam 665 % para mercadorias, e 652 %, em média, para os passageiros. De Abril do anno passado até hoje, já se deram mais uns quatro augmentos, estando actualmente em 900 % para mercadorias, em 800 % (media) para passageiros.

Austria. — Tem acompanhado mais ou menos a Allemanha, estando hoje em 1 000 % para mercadorias e 500 para passageiros, não contando com impostos e supplementos.

Belgica. — Houve trez augmentos, um de 40 % em 1918, outro de 60 % em 1920, e outro de 10 % para passageiros e 50 % para mercadorias, excepto as da 4.^a classe que só tiveram 25 %, em Julho de 1920. A situação hoje é pois de 110 % em passageiros e 50 % em mercadorias.

Dinamarca. — Quatro augmentos: um em Outubro de 1917, outro em Dezembro de 1918, outro em Outubro de 1919 e o ultimo em Junho de 1920, dando em total para a rede do Estado, 100 %, em media, para passageiros e 200 % para mercadorias. Nas redes das diversas companhias, os augmentos foram variaveis, dando em media 125 % em passageiros e 230 em mercadorias.

Hespanha. — Só foi auctorisado um augmento de 15 % nas tarifas geraes de 1914.

França. — Em Março de 1918 foi auctorisado o augmento geral de 25 %. Em Junho de 1920 foi elevada a sobretaxa nos bilhetes de passageiros, sem prejuizo do augmento anterior, a 45 % em 3.^a classe, 50

em 2.^a e 55 em 1.^a, e de 115 % para mercadorias, do que resultou ficarem os passageiros sobrecarregados com 0, 75 e 80 % conforme a classe, e as mercadorias em 14 %. Mas como pouco depois se fez a unificação das tarifas em bases superiores em 35 e 40 % ás de antes da guerra, e se suprimiram tarifas especiaes e preços especiaes de concessão para protecção a certos transportes, o augmento real pode-se computar hoje em 75 % para passageiros e n'uma media de 370 para mercadorias, pois começando em 140 %, em muitas chega a atingir 600 %.

Inglaterra. — Só em Agosto de 1920 a famosa Albion precisou de elevar as tarifas não tendo até hoje feito mais augmentos, 75 % para passageiros e 100 % para mercadorias, que na pratica attinge 140 % com a adição de uma taxa fixa que varia segundo a natureza do transporte.

Italia. — Já nove vezes tem sido majorados os preços, podendo computar-se hoje n'uma media o augmento de 160 % para passageiros, 240 % para bagagens e mercadorias varias, e 150 % para os generos alimenticios.

Noruega. — De 1917 a 1920 houve cinco augmentos nos preços dos bilhetes de passageiros que attingem 190 % na 1.^a e 2.^a classes e 140 % na 3.^a; 180 % na 2.^a classe e 120 na 3.^a nos bilhetes mensaes, e 120 % nos bilhetes para operarios. As mercadorias sofreram oito augmentos de Maio de 1915 a Setembro de 1920, elevando as tarifas em 165 % para o leite, queijo e outros comestiveis e animaes vivos, e em 200 % para as demais mercadorias em grande e pequena velocidade.

Portugal. — Seis augmentos em cinco annos. O primeiro de 10 %, o segundo de 40 % e o terceiro de 57 %.

D'estes augmentos foram isentas algumas mercadorias de primeira necessidade, não sendo perfeitamente igual n'esse ponto o regime nas diversas empresas. Em Março de 1920 fez-se a unificação das tarifas geraes e de despesas accessorias, e as condições das especiaes para mercadorias em p. v., tendo cada empresa adoptado nas suas tarifas especiaes internas os preços em harmonia com o seu trafego.

Foram ao mesmo tempo suprimidas as tarifas combinadas.

Todas as tarifas de 1920 foram estabelecidas em bases superiores ás de 1914, do que deve ter resultado em media, cerca de uns 50 %; o que com a falta das tarifas directas combinadas, que eram muito reduzidas e com a elevação da sobretaxa a 100 % auctorizada ao mesmo tempo em todas as tarifas, deve ter dado em globo um augmento de 200 %.

Posteriormente a sobretaxa de 100 foi elevada a 200 % de uma forma geral, e recentemente a 300 % para mercadorias, conservando-se comtudo em 200 % para os artigos de primeira necessidade, e 250 % para passageiros, havendo linhas que ainda não fizeram este ultimo (passageiros) mas que é natural não conservem a excepção por muito tempo.

Não iremos muito longe da verdade calculando, em media, uma differença para 1914, de 300 para passageiros e 400 % para mercadorias.

Suecia. — De 1915 a 1920 sete augmentos que nas linhas do Estado attingem hoje 279 % em passageiros e 250 % em mercadorias, e nas linhas das Companhias 110 % e 250 % respectivamente.

Suissa. — Cinco elevações de preços no mesmo lapso de tempo e que em resumo dão actualmente para passageiros 51 % nos bilhetes simples e 21 % nos de ida e volta; para mercadorias 135 %.

Como acima dizemos, Portugal ocupa o terceiro logar na escala dos augmentos, não tendo, é claro, em

conta a Russia sobre a qual não conseguimos obter dados positivos, apesar de os diligenciarmos encontrar nos exemplares que possuímos do Boletim Commercial da Delegação Economica da Republica dos Soviets na Italia. Mas é bom ter em conta que dada a circumstancia das linhas portuguezas estarem trabalhando até 1914 com tarifas muito reduzidas, apesar dos augmentos que tem sofrido ainda se encontram relativamente mais baixas do que as das outras nações, como por exemplo a Hespanha que apenas teve um augmento de 15 %, e onde as empresas estão pedindo novos augmentos como as crianças rachiticas pedem Emulsão de Scott, tendo especialmente em consideração a desvalorisação da nossa moeda.

Oxalá que os nossos caminhos de ferro não venham ainda a carecer de novas majorações de tarifas, mas não será muito para admirar que, se as circumstancias economicas continuarem a aggravar-se, se vejam na contingencia de lançar mais uma vez mão d'esse recurso.

Ha motivos porém, para esperarmos que as coisas, dentro em não muito longo prazo, tendam para uma melhoria sensivel. Até lá, é ter paciencia e coragem.

Para a frente é que é o caminho.



A Liquidação da frota mercante do Estado

O projecto apresentado ao parlamento pelo sr. Lima Basto para a cedencia á industria particular dos navios do Estado, é uma obra verdadeiramente notavel, não se tendo esquecido os pequenos detalhes que um assumpto d'esta importancia requeria.

Vamos pois dentro em pouco ver a nossa marinha mercante em condições de servir dignamente os legitimos interesses do commercio, das colonias e das nossas importantissimas colonias de emigração.

Nunca é tarde reparar um erro, e este bem tem custado a corrigir. Deram-se os navios a uma administração do Estado, que durante dois annos bateu o *record* da incompetencia em materia de navegação.

Não queremos aqui fazer a critica rigorosa do que foi essa inhabel administração; d'isso se encarregou o sr. Lima Basto, no relatorio que precedeu aquelle diploma, mas ha coisas que bradam tão alto que não podemos deixa-las passar em silencio.

Lançaram-se durante o consulado administrador do Estado, duas carreiras de vapores, que ha muito eram exigidas pela dignidade nacional. A da America do Norte, e a do Norte e do Sul do Brazil. A intenção revelou um grande assomo de patriotismo, e por isso desconte-se-lhe uma parcella dos erros commettidos; mas ha coisas que bradam aos Ceus.

Os barcos foram lançados para o mar, sem que os commandantes nem os agentes tivessem conhecimento da data de escalas, o que é unico em materia de navegação. Os vapores, mercê d'uma tripulação disciplinada e cheia de boa vontade, uma vez a navegar, seguiram a sua derrota, a contento dos passageiros, que exaltavam o serviço, a bordo como modelar.

Mas a chegada aos portos era um verdadeiro supplicio. Os agentes demoravam os vapores como entendiam, ninguem sabendo quando era a sahida e muitas vezes qual era a derrota a seguir!

Nos portos do Norte da Europa foi porem o *record*. A agencia do Havre vendia as passagens marcando, por calculo, o dia de sahida. Telegraphava para Hamburgo a perguntar quando o vapor d'ali sahiria, e não obtinha resposta!

Afinal lá vinha o vapor. Mas chegava a Anvers e

ali ficava retido—como aconteceu com o *Lima*—uns poucos de dias, com os passageiros a bordo á espera da carga que ainda estava em caminho.

Mas, apesar de todos os desvarios e irregularidades, os vapores vieram do Brazil sempre cheios de carga e de passageiros, o que veio provar aos timoratos que está ali reservado para a bandeira portugueza um grande successo.

O programma ministerial é vasto, e d'elle podem resultar grandes proventos para o paiz. Criam-se linhas regulares para todas as colonias africanas, bem como para a India e Extremo Oriente. Estabelecem-se tambem carreiras para o Brazil e para Nova York, tendo aquellas inicio n'um porto do Norte da Europa.

Um artigo ha porem que merece especial referencia e que vem da inteira satisfação ao que desde ha muito vimos tratando: a possivel troca, no estrangeiro, d'um lote de navios de carga por vapores de passageiros, visto precisarmos de unidades d'este typo e termos d'aquelles em demasia.

O artigo 9, alinea c n.º 10, diz o seguinte: «*Será permittido á Sociedade, com autorisação do governo, a troca de algumas unidades concedidas, por outras mais convenientes e adequadas ao serviço a estabelecer, devendo o valor das unidades a entregar e a receber ser arbitrado previamente por corretores officiaes inglezes.*»

Esta é que é boa doutrina e a formacomo o artigo está redigido afasta qualquer surpresa desagradavel a que a sua applicação pudesse dar lugar.

Foi, pois, sempre a nossa ideia, da qual directamente demos conhecimento ao então director dos T. M. E., a que para mais facilidade de execução juntámos uma nota de 22 navios de passageiros ex-alemaes de que a Inglaterra se queria desfazer, e de cuja venda estava encarregado Lord Enchecap.

Entre esses 22 barcos, havia nada menos de 12 de tonelagem e typo do nosso *Laurenço Marques* e que com este podiam fazer a carreira do Brazil.

E' claro que, nunca tivemos resposta. Tendo a Direcção dos T. M. E. melhor entendido resolver a questão transformando navios de carga em vapores de passageiros, embora isso custasse milhares de contos e levassem os trabalhos tempos sem fim, como aconteceu com o *Machico*, o primeiro e unico que sofreu a operação, e onde, ha um anno, os trabalhos foram iniciados e ainda não estão concluidos.

Sempre a mesma economia esbanjadora...

Mas deixemos o passado para pensar no futuro. O diploma em questão permittirá constituir uma ou mais empresas, rigorosamente nacionaes para a exploração da frota mercante do Estado, e d'uma administração inteligente e ponderada muito ha a esperar para o desafogo do nosso commercio exportador.

No entanto, como nunca é de mais malhar sobre uma ideia, quando se nos afigura que d'ella sahirá um bem nacional, vamos repetir o que já aqui temos dito,

E' preciso que a linha do Sul do Brazil seja quinzenal, com barcos do typo do *Traz-os-Montes*, e que a da Costa Oriental seja tambem quinzenal, indo um vapor pelo Cabo, e voltando pelo Canal e outro em sentido inverso, com vapores pelo menos do typo do *Quelimane*.

Tem-se falado em fazer a linha do Brazil com vapores de carga e passageiros de 3.ª classe. Se assim fosse se-

ria um erro imperdoavel, pois era colocar mo-nos n'uma inferioridade flagrante perante as outras companhias.

Não devemos, de maneira alguma, procurar fazer concorrência aos grandes e luxuosos vapores que fazem a linha do Brazil, mas devemos assegurar-nos convenientemente a bem servir os interesses dos nossos compatriotas d'alem mar.

A linha da America do Norte tambem não deve ser descurada, se bem que ella não exija n'este momento vapores luxuosos. Dois barcos modestos com accommodação para uns 50 passageiros de 1.ª classe e uns 200 de 3.ª bastarão para inicio.

Vamos começar devagar, a passos lentos mas preciosos, que em taes casos a victoria é sempre certa.

Guerra Maio

A situação dos Caminhos de ferro na Grã-Bretanha após a guerra

A situação dos caminhos de ferro na Grã-Bretanha derivada da guerra merece especial interesse, para serem recolhidos na *Gazeta* alguns factos de actualidade sobre uma organização tão vasta.

Recolheremos tambem de uma maneira geral as diversas opiniões correntes em Inglaterra acerca dos agrupamentos ou centralisações das varias empresas ferro-viarias como foi determinado por decreto do anno passado (*1921 Railway Act*).

Em virtude de uma lei promulgada em 1871, ao rebentar a guerra a 4 de Agosto de 1914, os caminhos de ferro da Grã-Bretanha passaram a ser explorados sob o dominio directo do governo inglez e só foram entregues ás explorações respectivas a 15 de Agosto do anno findo.

Ao tomar posse dos caminhos de ferro, o governo inglez realizou uma operação excelente com os representantes das empresas, nas condições da qual, a receita—com excepção da classificada como miscelanea—era paga ao governo, que por seu lado concordava em pagar aos accionistas uma quantia igual a 97,5 % da receita equivalente do anno de 1913.

Muitas industrias inglezas realizaram, durante a guerra, lucros enormes, mas n'esses as empresas ferro-viarias não tiveram parte alguma.

Apezar de terem finalmente conseguido bastantes concessões em materia de salarios e de horas de trabalho, os ferro-viarios mostraram, sem duvida nenhuma, pouca da avidez que caracterizou a acção dos syndicatos operarios inglezes, os quaes por grèves prejudicaram o fornecimento indispensavel de munições para o front.

Em numero reduzido, com uma conservação imperfeita de material circulante, se o compararmos ao de antes da guerra, e obrigados, a fazerem bastante trabalho sob más condições de iluminação, os ferro-viarios inglezes tripularam sobre as linhas uma quantidade de trafego sem precedente.

Era muito natural que, em vista dos lucros realizados pelos outros Syndicatos operarios não se abstivessem de pedir grandes concessões, as quaes tiveram como resultado deixar as empresas n'uma condição muito menos prospera que quando passaram sob o dominio directo do governo.

Apezar d'isto, nas varias assembleias dos conselhos d'administração, que se teem ultimamente realizado, louvou-se a attitude judiciosa dos ferro-viarios, que teem mostrado reconhecer a necessidade actual para economisar e com a boa vontade pode-se evitar

muito dos gastos que tem havido e dizer-se que os salarios que se pagam hoje são bem ganhos.

Voltando ao periodo da guerra, as despesas de exploração nas empresas ferroviarias augmentaram mais de 200 % de modo que as tarifas de mercadorias tiveram de ser oneradas com uma sobretaxa de 110 %, e os bilhetes de passageiros com 75 %, mas a proporção entre as despesas de exploração e a receita ainda está muito alem da cifra de 1913.

Se compararmos os ultimos quatro mezes e meio de 1921 com o periodo correspondente de 1913, ver-se-ha que o coeeficiente de exploração da Companhia do *Caledonian Railway* for de 83,5 % em vez de 60 %.

O mesmo acontece se compararmos o total de doze mezes da Companhia do *Great Central* em que o coeeficiente de exploração foi de 89,33 % em 1921 e 67,86 % em 1913.

As condições durante o anno passado foram, sem duvida, excepcionalmente desfavoraveis ás empresas, devido ao pouco commercio e á grêve mineira que occasionaram grandes diminuições tanto no transporte de mercadorias como no de passageiros.

O movimento de passageiros na linha do *London and North Western* foi sómente de 83 1/2 milhões; o qual comparado com o de 1920 dá a differença enorme de menos 30 1/2 milhões.

A tonelagem de mercadorias transportadas diminuiu de 16,800,000 para 12.700.000, e em quasi todas as outras linhas experimentaram-se resultados identicos.

As receitas liquidas podem augmentar sem duvida, se o commercio se intensifica, mas as companhias estão n'uma situação um pouco embaraçosa a este respeito.

Se as companhias pensarem em reduzir as tarifas, auxiliam com certeza o commercio, mas seria necessario um grande augmento de tonelagem para compensar esta redução.

Os relatorios apresentados o anno passado, devido ao pouco tempo do anno durante o qual as companhias exploraram as linhas desde que lhes foram entregues pelo governo, não são tão extensos como os de 1913 e pela mesma razão, os presidentes dos conselhos d'administração referiram-se menos a numeros, como foi sempre o caso nos annos anteriores de normalidade.

O decreto do anno passado—*1921 Railway Act*—ao qual já nos referimos, foi todavia materia para discussão nas assembleias dos conselhos, assim como as consequencias provaveis da applicação do decreto.

Por determinação d'este decreto os caminhos de ferro da Grã-Bretanha são divididos em quatro grupos, a saber: o grupo do Nordeste, do Este, do Sul e o do Oeste.

O maior d'estes terá um capital agregado de 527.000.000 libras.

Foi antecipado pelo presidente do conselho d'administração da Companhia do *Great Eastern*, que os agrupamentos trariam grandes economias, mas outros tem sido menos entusiasticos a esse respeito, mostrando-se mesmo hostis a tal empreendimento.

Uns dos primeiros resultados de centralisação deve ser, effectuarem-se economias e conseguir que o membro do grupo mais atrasado em aperfeiçoamentos equipare os seus ao melhor membro do grupo.

Pode ser isto o fim immediato do agrupamento, mas o resultado é que não pode ser tão satisfatorio.

Uma empreya que possa ser administrada de uma maneira eficaz por uma entidade unica, deve ter provavelmente um limite ao seu tamanho.

O grupo do *North Eastern* tem 7.000 milhas

(13,200 kilometros) de linha em exploração, extendendo-se de Londres ao norte da Escocia e servindo populações de caracter muito differente.

A kilometragem do proposto *Eastern Group* embora grande, é certamente excedida em qualquer outra parte do globo.

Mas a maneira de avaliar as difficuldades que ha em administrar uma empresa ferroviaria, pelos kilometros em exploração, é pouco satisfactoria.

Por exemplo, a Companhia nos E. U. A. do *Pennsylvania Railroad* teve uma kilometragem pequena se a compararmos á de algumas outras linhas do continente norte-americano ou ás linhas do Estado Sul Africano, mas o trafego n'esta linha é muito superior ao de outras linhas, e é isto que é importante.

Segundo os geologos, alguns dos grandes monstros prehistoricos para obstar ás inconveniencias que advinham do enorme tamanho, tinham um cerebro auxiliar perto do appendix caudal e a não ser que d'aquella forma, seja tambem permittido bastante iniciativa a cada delegação de um grande agrupamento, é muito provavel que os melhoramentos nos serviços ferroviarios se tornem mais demorados.

A acção de grandes organismos é sempre demorada, e mesmo como as coisas estavam d'antes era difficil conseguir que uma companhia fizesse rapidamente experiencias novas ou que collocasse uma encomenda.

Algumas das empresas ferro-viarias americanas, para evitar o mais possivel este estado de inercia ou apathia, teem isentado de todo o trabalho rotineiro e facultado o poder de estudar propostas prometedoras, aos vice-presidentes dos conselhos d'administração.

No agrupamento do *Shouthern* nenhum dos constituintes parece estar muito satisfeito, como por exemplo a Companhia do *Brighthon* que tem em vista proseguir desde ha muito no projecto de electrificação da sua rêde, mas os associados não querem, oppondo-se a mais compromissos de capital antes de se completar a organização do grupo.

Alem d'isto cada um dos membros do grupo proposto tem o seu projecto de electrificação e oppõe-se a que outros systemas sejam adoptados nas rêdes dos seus associados futuros.

A Companhia do *Brighton* é a que tem mais pratica em electrificação, mas os outros declaram que as suas propostas são preferiveis.

Cada um "puxa a braza á sua sardinha".

Por ser bastante interessante faremos uma breve referencia aos serviços de viação acelerada de Londres; ao *record* espantoso dos serviços do metropolitano (*underground tube*) e dos *auto-bus*.

Mercê da excellente administração d'estas companhias, Londres possui hoje incomparavelmente os melhores serviços d'essa especie no mundo.

Emquanto que o publico das cidades de Glasgow e de Manchester está condemnado pelas municipalidades respectivas a sujeitar-se a serviços de electricos muito antigos; o de Londres beneficia o magnifico serviço de *auto-bus*, que transportaram o anno passado nada menos de que 931 milhões de passageiros.

A capacidade de logares que a Companhia possui presentemente é de 114.000.

Novos typos de carros foram ultimamente postos em circulação com capacidade de 46 e 56 logares respectivamente.

Em certos casos, sem duvida, este augmento no tamanho dos *auto-bus* é desvantajoso.

Uma inconveniencia dos carros electricos é a grande capacidade de logares, que resulta na necessidade das paragens dos carros durarem mais tempo, mas tendo em vista a alta de salarios, tornou-se necessa-

rio adoptar carros maiores, pois que o mesmo pessoal pode fazer serviço n'um *auto-bus* maior com a mesma facilidade de que n'um pequeno.

A rede d'esta Companhia percorre uma extensão de 685 milhas (1296 kilometros), e é um systema de viação pouco perigosa, tendo só havido 47 accidentes fataes motivados por estes casos.

Do relatorio da Companhia, do anno passado, deprehende-se um elevadissimo coefferiente de exploração; sendo a receita de 7.684.000 libras e as despesas de 6.936.000 libras.

Apezar d'isto, a Companhia pagou o dividendo substancial de 8 %, livre de imposto de rendimento.

O saldo entre receita e despesas é tão pequeno, que desapareceria, sem duvida, com uma administração menos habil.

Manoel de Mello Sampayo

Engenheiro Civil



Ministerio do Commércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 3.137

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia concessionária do caminho de ferro do Vale do Vouga, e referente ao primeiro semestre do anno económico de 1921-1922, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 3.525\$28, como liquidação provisória da referida garantia de juro.

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1922.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Por ter saído enexacta a portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 67, 2.ª série, de 23 do corrente, declara-se que onde se lê: «6:358^{m2},57», deve ler-se: «5:358^{m2},57».

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 24 de Março de 1922.—O Director Geral, *António José Dantas*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho da Administração

Atendendo a que o sub-chefe da exploração da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Alfredo Luís Ferreira Ribeiro, julgado pela junta médica, em 15 de Novembro do ano findo, incapaz para o serviço, demonstrou sempre, durante trinta anos, aproximadamente, de exercício, notáveis faculdades de trabalho, muito zelo, dedicação e completos conhecimentos profissionais, destacando-se no final da sua carreira pelo espirito de sacrificio que demonstrou, mantendo-se ao serviço até o fim do mês de Fevereiro findo como sub-chefe, interino, do serviço do movimento e reclamações, não obstante o seu precário estado de saúde, para manter a regularidade indispensável a tam importante ramo de serviço daqueles Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, em harmonia com a informação da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, de 21 do corrente, louvar o referido funcionário, pelo seu zelo, dedicação e reconhecida competência.

Paços do Governo da República, 23 de Março de 1922.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

O NOSSO DIRECTOR

Partiu na sexta-feira, 14 para Roma o Director d'este jornal, a assistir, como representante da *Gazeta* ao Congresso de Caminhos de ferro.

Atrazaram-lhe a viagem uns pequenos incommodos de saude de que, felizmente já vae restabelecido, devendo chegar á capital italiana na proxima quarta-feira 19.

No proximo numero recommençará já a sua serie de artigos «Notas de Viagem» que tanto tem agradado aos leitores d'esta revista, tratando d'esta vez, de uma excursão circulatoria na Cecilia, ainda não descripta n'esses artigos.

Todas as companhias alem das fronteiras portuquezas onde o nosso director não tem passe effectivo, foram com elle absolutamente amaveis concedendo-lhe passagem até á fronteira italiana a saber:

Fronteira a Salamanca, Salamanca a Medina, Norte de Hespanha, Midi de França (Hendaya á Sette) e P. L. M. Sette a Ventineglia,

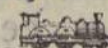
A todos a nossa gratidão.



Na Romania

Construcção de locomotivas e de vagões

O governo da Romania abriu um credito de 20 milhões de lei destinado á construcção de uma grande fabrica de locomotivas e vagões por conta do Estado, a qual vae muito brevemente começar a ser construida em frente da estação de Brashou.



Legislação sobre caminhos de ferro

O Snr. Carlos de Moraes Carvalho, chefe da Repartição Central da Administração Geral dos C.^{as} de Ferro do Estado, um funcionario distinctissimo pela sua competencia e dedicação pelo serviço publico, teve a boa iniciativa de continuar a publicação da compilação de todos os diplomas respeitantes aos nossos caminhos de ferro publicados nos annos de 1915 a 1918, completando assim as publicações anteriores que se haviam feito da legislatura desde 1890 a 1914, isto é, desde que o fallecido Gaspar Correia Fino havia supendido a sua valiosa compilação «Legislação e disposição regulamentares sobre caminhos de ferro».

O volume agora publicado tem por titulo «Caminhos de ferro do Estado, Legislação de 1915 a 1918» o que, até certo ponto nos faz crêr que se trata n'elle exclusivamente da legislação respeitante ás linhas do Estado. Mas não é assim, e se o fosse a utilidade da publicação seria muito menor; trata-se n'elle com effeito de toda a legislação ferroviaria durante estes quatro annos, comprehendendo 13 leis, 57 decretos, 27 portarias, 1 alvará e 2 decretos diversos, cathalogados por ordem chronologica e acompanhados de um indice-alphabetico explicativo que é valioso auxiliar para a consulta do livro.

O volume, que tem cerca de 700 paginas, é muito bem impresso na typographia dos Caminhos de Ferro do Estado.

Bom será que o Snr. Moraes Carvalho continue a compilação d'esta legislação constituindo, com os volumes anteriores, um valioso elemento de consulta por parte dos serviços publicos e tambem para os particulares que se interessam por assumptos ferroviarios.

Agradecemos o exemplar que nos foi offerecido pelo seu auctor.

Relatorio de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921

por Carlos Manitto Torres

Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

(Continuação)

Finalmente, funciona já em Dijon, sob a direcção d'um Inspector Principal adjuncto, uma *Escola Superior do Movimento*.

Esta Escola (e as congéneres que se lhe seguirem) facilita e apressa a preparação dos candidatos a Chefes Principaes (grandes gares) e a Inspectores, e o seu pessoal discente é recrutado, *por escolha*, entre os subchefes já actualmente affectos ao serviço do "*dispatching system*", que no futuro se estenderá a grande parte da rede.

Assim, da Escola sahirão tambem os futuros Chefes "*dispatchers*" que até agora não tinham preparação theorica.

Tambem os diplomados das grandes escolas francezas, que aspiram aos logares superiores de Chefes e Adjunctos de Serviço, passam por esta Escola, após o seu terceiro anno de pratica na Companhia.

A duração do curso é de trez mezes, funcionando diariamente, de manhã a parte theorica, de tarde a pratica, com exercicios sobre o terreno, visitas a gares importantes, etc.

Não vale a pena analysar o programma meudamente. Direi tudo se frisar que elle contém o que de mais theorico tem de saber um bom chefe do movimento pratico, reservadas certas deducções e interpretações theoricas naturalmente inacessiveis áquelles que não foram preparados por um curso superior.

IV—Exame de aptidão para os cargos superiores

Para os logares superiores, ou sejam os dos agentes que dirigem e são já directos auxiliares e collaboradores dos Chefes de Serviço e dos seus adjunctos e assistentes, não basta mostrar-se aptidão litteraria; *é necessario ter feito prova, longa e irrecusavel, de qualidades de intelligencia prompta, de moralidade publica e particular, de boa apresentação phisica, de dedicação e espirito de disciplina e fazer-se notar por estas qualidades, alcançando alem d'isso o "agrément" do Chefe da Exploração.*

O exame de aptidão para estes cargos tem uma parte escripta e outra oral.

A primeira é commum para todos os candidatos e aquelles que ficam inhabilitados n'ella já não vão á parte oral; esta divide-se e é diversa, conforme os candidatos se destinam ao Movimento ou aos Serviços Commerciaes.

Os programmas versam sobre Movimento, Contabilidade, Tarifas, Reclamações, Chorographia, Caminhos de Ferro, Organização, questões referentes ao pessoal, etc. tudo tratado e considerado sob um ponto de vista de critica superior.

Os alumnos das grandes escolas, praticando na Companhia nos graus superiores podem ser tambem admittidos a estes exames, após um anno de pratica.

A aprovação n'este exame é necessaria, mas não sufficiente para a nomeação para os logares superiores, como veremos; a significação do exame é pôr em evidencia, entre os agentes que teem feito prova das qualidades acima indicadas, quaes são aquelles que possuem os conhecimentos geraes e a competencia profissional necessarios para esses cargos.

Obtida a aprovação esta não arrasta a nomeação para o cargo, quando haja vaga; é preciso que o

agente continue a fazer prova effectiva das qualidades referidas, que se distinga por elas entre os igualmente habilitados e que mereça a designação do Engenheiro Chefe da Exploração.

De tudo se infere que selecção perfeita se obtem (pois este exame é um eliminador dos não competentes, moral e profissionalmente), que incentivos moraes se fomentam e que prestigio, latitude de funcções e confiança se attribuem, n'uma rede como esta, aos funcionarios superiores e ás suas indicações!

V—Conclusões

D'esta ligeira analyse—e ainda do theor do Manual, das minudencias dos programmas e de mil pormenores que pude observar—conclue-se quanto n'esta Administração se considera importante, para quem dirige, a funcção moral, o prestigio de quem manda e a selecção dos que mandam, nas qualidades e na competencia.

Os fructos d'isto são, logicamente, em cima a competencia moral e technica e em baixo o apêgo pelo serviço, o desejo d'aprender e de se tornar notado por isto e pelas qualidades moraes e de disciplina.

E' o que se vê, de facto: a frequencia ás escolas é constante e n'isto não se distinguem as obrigatorias das facultativas, pois a estas acorrem os voluntarios e á frequencia daquellas não se furtam os obrigados com falsas partes de doente ou outros pretextos, aliás de difficil sanção.

O desejo d'aprender é geral, os symptomas d'isto como que querem exceder-se entre si, não só da parte dos alumnos como da dos instructores e M. Mugniot disse-me que a sua missão de melhorar o ensino e propagal-o estava sendo facilitada e quasi impulsinada pelo proprio pessoal, mediante a sua animadora e louvavel conducta!

Convém dizer que todo o ensino se approxima, quanto possivel, da feição pratica. Assim em todas as escolas ha salas d'estudo, permanentemente abertas e muito frequentadas, dotadas de quadros pretos e giz de côres diversas, mappas e desenhos parietaes adequados, e caminhos de ferro em miniatura, para o estudo e resolução pratica dos problemas ferro viarios.

Isto é, de facto, muito util, sabendo-se que os alumnos são adultos e de instrucção, em geral, reduzida e portanto mais affeitos á memoria visual do que ás praticas do raciocinio e da abstracção.

Havia exposto por minha parte, a M. Mugniot e aos seus collaboradores, o que faziamos no Sul e Sueste, conforme o estabeleci na minha Instrucção E n.º 4 (O. da D. n.º 16 de 5 de Março de 1921) e foi até a tel-o feito com certo calor e ter-me mostrado um propagador entusiasta da instrucção profissional na minha rede, que attribuo a simpathia com que fui recebido por quem, com igual empenho (embora com diversa amplitude, competencia e possibilidade!) se dedicava á mesma tarefa que eu.

Tendo refundido aqui a instrucção profissional (embora esteja ainda sem execucao parte do que dispuz, e do mais importante, por motivos estranhos á minha acção) isento — como costume sempre — de suggestões alheias, e apenas com o pouco que sei de caminhos de ferro e o muito que conheço do Sul e Sueste, tive a suprema satisfação de ver que no P. L. M. se praticavam muitas das minhas ideias e que eram acolhidas com louvor algumas outras, que ainda ali não se praticavam, como a criação do Caderno do Praticante, as Conferencias dos Chefes de Serviço, as Missões de Estudo e a Bibliotheca da Exploração, que aqui institui.

Por meu lado sempre entendi — e verifiquei praticamente — que as conferencias nas estações teem en-

tre nós um fim importantissimo a preencher; simplesmente, não ainda, mas quando (firmada melhor a disciplina e socegado mais o espirito irrequieto actual), se possa tambem contar na linha com agentes superiores mais consentaneamente preparados para as necessidades actuaes, os quaes fatalmente produzirão o caminho que tracei.

B) O Material de carga nos Caminhos de Ferro do Estado Belga

Foi o Dr. Ulysse Lamalle, Engenheiro Chefe, quem me recebeu no notavel edificio da rua de Louvain, onde se alojam a Administração e as Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado Belga. (1)

Estas instalações centraes parecem reflectir a ordem, a disciplina, o justo equilibrio e a sensatez que caracterizam todo o serviço d'estes caminhos de ferro, cujo pessoal beneficia já da calma e do methodo que, uma por outra vez, faltam ainda nos caminhos de ferro francezes.

Mr. Lamalle, que é Director de Administração e Chefe da Exploração de Caminhos de Ferro no Ministerio dos Caminhos de Ferro, Marinha, Correios e Telegraphos, e lente distinctissimo da Universidade de Louvain, recebeu-me com amabilidades que não esqueço, facultou-me o seu gabinete para o necessario estudo e troca de impressões que deviam completar os resultados da minha observação nas linhas e estações, e quiz levar ainda a sua gentileza ao ponto de brindar-me com colecções de legislação de Caminhos de Ferro, regulamentos, instrucções, etc., tão completas quanto o permittiu... a occupação alemã, que fez, nos archivos da Administração belga, consideravel destruição.

Sendo modelar a administração belga dos caminhos de ferro, e sendo a Belgica um paiz industrial e de importancia notoria na construcção de vagões, e dada ainda a verdadeira "invasão" de vagões alemães, que a convenção do armistício fez irromper sobre a Belgica (cerca de 70.000), em tudo isto eu vi circumstancias que tornariam bem interessante o estudo "in loco" d'aquillo que podemos chamar "a politica do vagon" isto é, de quaes os melhores typos a adoptar e das razões que militam a favor de cada typo, e ainda das percentagens de cada typo dentro do parque.

De facto nenhum ponto melhor para fazer este estudo do que a Belgica. (2) em que não falta a industria proxima (com os seus estudos feitos e a facilidade da modificação), em que não faltam o trafego intenso e variado, o dinheiro para aquisições novas, a facilidade de colocar os typos a substituir a continuidade da observação, e em que, portanto, a composição do parque está nas melhores condições de poder corresponder ás conveniencias da exploração.

Por outro lado, o assumpto é palpitante de interesse para nós e as conclusões a tirar serão, *mutatis mutandis*, de interesse para uma rede que (como a nossa e salvo os incidentes d'ordem temporaria) está em pleno desenvolvimento.

I—O Parque de material

Antes da guerra, a Belgica devia possuir uns 100.000 vagões, e n'este numero o "Estado Belga" entrava com não menos de 93.000!

Este numero é, aos nossos olhos, alguma coisa de grande e pode parecer excessivo se contarmos que a rede do Estado não attinge 4.500 kilometros, que o percurso medio da tonelada de grossa mercadoria é de 86 kilometros e que os transportes mais longos não excedem 325 kilometros dentro da propria rede; todavia ha que atentar na intensidade industrial e commercial da Belgica, na sua situação central em relação a redes tão importantes como são as da França, da

Allemanha e da Hollanda, que considerar o constante intercambio de material que se opera diariamente, por muitos milhares de vagões, atravez a fronteira belga e a importancia e extensão das redes estranhas em que esses vagões vão circular, no efectivo permanente de algumas dezenas de milhar.

Mantém esta drenagem de material as correntes de trafego de exportação, principalmente as que são servidas por trens directos, como: Anvers-Montzen, Anvers-Herbesthal, Anvers-Arlon, Arlon-Sterpenich, Arlon-Athus, Anvers-Quièvrain, Anvers-Mouscron, Esschen-Mouscron, etc., as correntes de trafego d'importação de minerios, de productos metalurgicos, etc. que se dirigem para Anvers-Sud, Anvers-Bassin, Kinkempois, Angleur, Charleroi, Gand, Ostende, etc. e as correspondentes compensações de material vasio.

Ainda contribuem para absorver bastantes vagões —e portanto para fazer elevar a composição total do parque—as correntes fixas de material vasio, que são importantes no serviço interno belga; de facto, as minas de carvão expedindo uma tonelagem importante e recebendo uma carga reduzidissima, as bacias de Charleroi e de Liège devolvendo vasio os vagon que transportaram os minerios, os centros industriaes consumindo mais vagões no transporte das materias primas do que no retorno dos productos fabricados, (3) são outras tantas causas permanentes de circulações em vasio.

(1) A gerencia dos Caminhos de Ferro do Estado Belga comprehende a Administração (com o seu Conselho d'Administração), Conselho Fiscal e o Serviço Geral, que é o órgão que secunda interpreta a acção do Presidente do Conselho d'Administração, no exame das questões d'administração geral e de todas que lhe são affectas) e quatro Direcções: de Via e Obras, de Tracção e Material, da Exploração e da Fiscalização das Receitas e dos Materiaes. A' testa do Serviço Geral e de cada uma das Direcções ha Engenheiro Chefes ou Chefes que se denominam Directores de Administração.

(2) Posso dizer a Belgica em vez de os caminhos de ferro do Estado Belga, pois estes representam cerca de 95 % de toda a rede do paiz.

(3) E' sabido que, regra geral, estes occupam menos espaço d que aquellas.

(Continua)



A maior estação de caminho de ferro do mundo

No dia 22 de março ultimo foi inaugurada em Londres com toda a solemnidade, a nova estação de Waterloo no terminus dos caminhos de ferro do Sueste.

Dotada de todos os melhoramentos modernos, occupa uma area de 101.250 metros quadrados e tem vinte e duas plataformas com cerca de 1.000 pés de comprimento.

O seu movimento de comboios é de 1.200 por dia, e o numero de passageiros que entram e sahem diariamente é de cento e quarenta mil.

A cabine da signalização é considerada como a mais completa que hoje existe. Durante um dia executam-se n'ella uns vinte e cinco mil movimentos de alavanca.

A nova estação de Waterloo que veio substituir a antiga estação terminus da "South-Western" foi construida n'um terreno que era antigamente um pantano.

A sua construcção durou vinte annos durante os quaes nunca houve necessidade de interromper o serviço de comboios, e constitue uma notabilissima obra da moderna engenharia.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa anulada

Em virtude de resolução tomada pelas linhas francezas e hespanholas, é anulada a partir de 1 de Maio proximo, a tarifa Internacional n.º 306 de grande velocidade, em vigor desde 15 de Setembro de 1909, para o transporte de cavallos de França para Portugal, via Hendaya-Irun-Villar Formozo.

Transportes entre as linhas do Sul e Sueste e da C. P.

A Companhia Portuguesa acaba de publicar o 2.º aditamento á sua tarifa especial n.º 1 de p. v. pelo qual, a partir de 1 de Maio proximo, os preços especiaes da referida tarifa que, segundo a classificação geral, são applicaveis á estação de Vendas Novas para o transporte de varias mercadorias, passam a ser applicaveis indistinctamente ás remessas destinadas propriamente á estação de Vendas Novas (local). Representa, portanto, a nova medida uma ampliação de grande vantagem para os expedidores e consignatarios do Sul e Sueste.

Transportes de ovos nas linhas do Minho e Douro

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro não aceita, até aviso em contrario, remessas de ovos no sentido ascendente das linhas do Minho e Douro, tanto em grande como em pequena velocidade, para além das estações de Vianna do Castello, Villa Real e Tua.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Março de 1922

Na situação deprimida a que chegou o nosso paiz, a abertura do credito de trez milhões de libras ao governo portuguez pelo *Export Credit Department* para compra de mercadorias na Inglaterra vem ter fóros de grande acontecimento, felicissimo segundo uns, funesto segundo outros.

O que nisto mais nos feriu a atenção foi precisamente a anomalia de se julgar ligado todo o nosso destino a esse facto financeiro e commercial, que parece ter varrido de quasi todos os espiritos a consideração de quanto são muito mais vastos os problemas de que depende a reorganização de Portugal.

As bases principais do accordo que se diz ter sido realizado entre o Governo Portuguez e o *Export Credit Department*, por intermedio do Banco Nacional Ultramarino, são as seguintes:

1.º O credito aberto pela referida repartição do Governo Britanico será até a concorrência de £ 3.000.000 e apenas applicavel ao pagamento de carvão e outras mercadorias de primeira necessidade na Inglaterra, podendo abranger os respectivos fretes e seguros;

2.º Todas as mercadorias a importar ao abrigo d'este credito deverão estar encomendadas e os correlativos contractos assignados até 31 de Agosto de 1922, podendo porem essas encomendas compreender mereadorias que hajam de ser embarcadas até 31 de Agosto de 1923;

3.º O credito poderá ser utilizado directamente pelo Governo Portuguez, ou por importadores particulares a quem o governo conceda essa facilidade, dando-lhes a sua garantia official.

4.º O Governo Portuguez e os importadores escolherão livremente as firmas exportadoras;

5.º O Governo Portuguez em garantia do credito concedido entregará ao Banco Ultramarino para que este como caução, os

deposite no *Export Credit*, dez escritos do Tesouro de 300.000 libras cada um, com vencimento de seis em seis mezes a partir da data em que principiar a ser utilizado o mesmo credito;

6.º O Governo Portuguez compromete-se a reservar mensalmente das remessas em esterlino resultantes do movimento da Agencia Financial do Rio de Janeiro, uma importancia correspondente a uns sessenta avos do total do credito utilizado para amortisação d'este, a qual se realisa em cinco anos.

7.º Os descontos das letras das operações commerciaes serão feitas á taxa vigente em Londres para o papel de primeira ordem;

8.º Os encargos restantes, que recaem sobre o credito estabelecido, são as commissões de 1 % ao anno para o *Export Credit*, 1 % para o Banco Ultramarino e 1/2 % para os Bancos inglezes que interveem nas operações, o que dá a elevada commissão bancaria total de 2 1/2 %, realmente exorbitante.

Ao escrevermos estas linhas, ignora-se ainda o modo como será praticamente usado este credito pelo governo portuguez. São ahi possiveis graves abusos n'um paiz onde só ha tendencias para os multiplicar sem fim na governação.

O simples enunciação do quantitativo d'este credito e das suas baseas essenciaes mostra logo aos homens de bom senso o irrisorio dos himnos de louvor e de gloria entoados pelos que pretendem inculcar ao paiz que temos ahi o começo brilhante da nossa restauração. A mais simples reflexão deixa ver que, prolongadas como é inevitavel com a governação dos partidos, as tendencias de toda a nossa desordem administrativa, financeira e económica, temos ahi principalmente mais um facto que na sua essencia concorrerá para o augmento da progressão da nossa ruina, com tudo o mais que ella vem trazendo.

Segundo as declarações do sr. ministro das Finanças o efeito maior do credito de £ 3.000.000, se elle for utilizado durante um anno, resume-se no seguinte: Em condições normaes teriamos de ir buscar á praça mais £ 3.000.000. Utilizando o credito, teremos de ir buscar á praça £ 960.000, correspondentes ao quinto amortisavel e seus juros e mais 15 % ou £ 450.000, que nos termos do accordo ficam fóra do alcance do credito.

Mas depois? Em cada um dos quatro annos seguintes as libras correspondentes á quinta parte amortizavel e os seus juros terão de ser compradas na praça de Lisboa ou do Rio, o que para nós praticamente é o mesmo, além das compras necessarias para o movimento proprio d'esse anno. Os males serão peores depois, se continuarmos com a vida que temos tido até agora e que os partidos não podem mudar.

A abertura d'este credito ou de quaesquer outros da mesma natureza, como também a realização de emprestimos, apenas poderiam ser de utilidade notavel se fizessemos simultaneamente o saneamento orçamental e o fomento economico especialmente o agricola, porque de outro modo a nossa ruina é ainda agravada com todos os encargos que d'ahi resultam.

Com as reparações allemãs, ninguem conta para grandes efeitos. Em 1921 a Alemanha apenas entregou á Comissão das Reparações um bilião de marcos ouro. Tudo foi absorvido pelos creditos privilegiados da Inglaterra, da França e da Belgica, pretendendo os Estados Unidos também obter d'ahi o reembolso das suas despesas de occupação do Rheno. Em 1922 a Alemanha em vez de pagar a annualidade de dois biliões de marcos ouro e mais os 26 % do valor da sua exportação, calculados em mais de um bilião de marcos ouro, só pagará 720 milhões de marcos ouro como especie, que serão absorvidos pelos creditos privilegiados, e mais 1450 milhões de marcos ouro em mercadorias, cuja maior parte serão para a França e o resto para todos os outros Alliados que teem a isso direito, vindo a chegar pouquissimo a Portugal.

Ao mesmo tempo que isto succede, os Estados Unidos mantem a sua exigencia de pagamento dos seus creditos e respectivos juros aos Alliados, e em vista d'isso a Inglaterra segue no mesmo caminho, tendo notificado que desde Outubro proximo se vê obrigada a exigir o pagamento efectivo dos juros dos seus creditos, juros que até agora se acumulavam ao capital. Portugal que não pode pagar os 18.500.000 libras da sua divida de guerra ao governo inglez, nem os juros d'elles que devem aproximar-se de um milhão de libras, encontra diante de si esta nova difficuldade.

Ao passo que tudo isto é assim, vae-se adiando sempre o emprego da governação extraordinaria que a enorme crise do paiz reclama. Este governo e este Parlamento, continuando a obra de ruina que vem de traz, mantem as despesas publicas, tende a augmenta-las pelo encarecimento da vida, e para fazer face a esse destino, alarga a circulação fiduciaria em mais 240.000 contos para o Tesouro, e praticamente em mais outros 40.000 a 50.000 contos para o commercio, indo-nos assim o total para cerca de um milhão de contos em 1922, como se ha de vêr. Todos os castellos da phantasia dos partidos acabam sempre nessa realidade tragica: mais montões de papel moeda.

O remedio tem de vir de fóra dos partidos por um governo extraordinario com ideias competentes e livres para a salvação nacional. Oxalá o empreguem a tempo.

Cambios (Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:													
44,30	Interna 3 % coupon.....	-	44 20	44,25	44,60	44,60	44,50	-	-	-	44,35	-	-
44,30	" " assentamento.....	-	44,30	44,35	44,50	44,50	-	-	44,50	-	44,40	-	-
12\$20	" 3 % 1905..	-	-	12\$50	12\$00	12\$40	12\$20	-	-	12\$20	-	-	-
20\$50	" 4 % 1888.....	-	20\$60	20\$80	-	-	-	-	21\$00	20\$50	-	-	-
42\$50	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	49\$50	-	-	-	-
56\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	-	-	56\$50	-	-	-	-	57\$50	-	-
57\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	-	-	56\$50	-	-	-	57\$50	-	-
70\$50	" 4 1/2 % 1905 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
67\$00	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67\$00	-	-
269\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	270\$50	270\$00	240\$00	245\$50	253\$00	-	260\$00	265\$00	266\$00	-	-
66\$50	" 5 % 1917	-	67\$00	66\$80	-	-	-	-	-	64\$40	-	-	-
291\$00	Externa 1. ^a serie.....	-	291\$00	287\$00	258\$50	262\$00	269\$50	-	281\$00	285\$00	282\$00	-	-
280\$00	" 2. ^a serie.....	-	282\$00	-	258\$00	-	264\$00	-	-	-	-	-	-
291\$00	" 3. ^a serie	-	291\$00	287\$00	258\$00	262\$50	269\$00	-	280\$00	285\$00	281\$50	-	-
-	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
500\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp. ^{as}													
522\$00	Banco de Portugal.	-	525\$00	-	491\$00	512\$00	502\$00	-	504\$00	510\$00	512\$00	-	-
268\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	-	265\$00	257\$50	263\$50	267\$00	237\$00	-	265\$00	265\$00	264\$80	-	-
249\$00	" " " ass..	-	-	240\$50	-	-	250\$00	-	250\$00	249\$00	-	-	-
152\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	-	150\$00	146\$00	146\$50	149\$00	151\$00	-	153\$50	156\$00	153\$00	-	-
393\$00	" Commercial de Lisboa..	-	290\$00	-	-	287\$00	287\$00	-	-	-	-	-	-
335\$00	" Lisboa & Açores.....	-	-	-	-	-	-	-	317\$00	-	310\$ 0	-	-
82\$00	" Economia Portugueza...	-	-	81\$50	81\$50	81\$50	31\$00	-	-	81\$ 0	81\$00	-	-
-	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40\$90	Companhia do Credito Predial..	-	40\$50	-	40\$50	40\$00	40\$00	-	40\$50	40\$50	41\$00	-	-
51\$00	" Gaz e Electricidade	-	50\$50	-	-	-	-	-	51\$00	-	-	-	-
80\$00	" das Aguas	-	80\$00	76\$00	-	76\$00	-	-	-	-	-	-	-
321\$00	" Ilha do Principe...	-	327\$00	296\$50	304\$00	304\$00	305\$00	-	306\$50	308\$00	309\$00	-	-
37\$00	" Colonial do Buzi..	-	-	34\$00	38\$20	37\$50	37\$00	-	37\$40	37\$30	36\$80	-	-
136\$90	" Indust. Port. e Col.	-	136\$20	130\$00	131\$50	132\$60	134\$60	-	135\$00	135\$50	136\$30	-	-
151\$00	" Phosphoros, coup..	-	155\$50	131\$00	149\$50	145\$00	140\$00	-	140\$00	144\$00	147\$00	-	-
42\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	42\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
383\$50	" Tabacos, coupon .	-	381\$00	365\$00	385\$00	387\$00	389\$00	-	387\$50	377\$00	373\$10	-	-
199\$00	" Nac. de Navegação	-	191\$50	172\$50	185\$50	191\$60	193\$00	-	194\$00	195\$00	199\$00	-	-
Obrigações:													
66\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	-	-	-	76\$00	-	65\$00	66\$00	-	-	-
82\$50	Prediaes 5 % antigas.....	-	83\$00	83\$00	-	-	-	-	-	83\$00	82\$50	-	-
80\$00	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80\$00	-	-
78\$00	" 4 2/ % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73\$00	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
93\$50	Nacional de Moagem	-	-	-	-	95\$00	93\$50	-	-	94\$00	93\$00	-	-
114\$50	Asuc. de Moçambique.....	-	120\$90	-	107\$00	108\$00	109\$50	-	-	117\$00	114\$50	-	-
82\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
93\$00	" " " 6 % Hypot.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
107\$80	Cam. de Ferro de Ambaca....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
66\$00	Nc. de Cam. ^{as} de Ferro, 1. ^a serie.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51\$00	" " " " 2. ^a "	-	-	-	51\$00	51\$00	-	-	51\$00	-	-	-	-
78\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1. ^o gr.	-	76\$00	-	-	-	-	-	-	-	78\$00	-	-
22\$50	" " " " 3 % 2. ^o gr.	-	22\$50	-	-	-	-	-	22\$00	23\$00	-	-	-
20\$00	" " " Beira Alta, 1. ^o gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20\$50	" " " " 2. ^o gr.	-	20\$00	-	-	-	-	-	20\$00	-	-	-	-
245\$00	" " " Benguella, tit. 1..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
243\$00	" " " " 5..	-	247\$50	230\$50	233\$00	235\$50	243\$50	-	250\$00	249\$00	243\$00	-	-
44\$00	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43\$50	Panificação Lisbonense.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga **SYRIER.**
Sahirá a 3 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.

Anvers



O vapor allemão **MERCUR.**
Sahirá em 3 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Anvers



Vapor belga **ARMENIER.**
Sahirá a 15 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 12.

Bayonne e Bordeaux



Vapor norueguez **TRIUMF.**
Sahirá em 10 de Abril.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Hamburgo



O vapor allemão **SOEDERHAMN**
Sahirá a 1 de Abril
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio 50.

Hamburgo



Vapor allemão **CAP POLONIO**
Sahirá em 2 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Hamburgo



Vapor allemão **HANS.**
Sahirá em 8 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 10

Havre, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro **ALEGRETE.**
Sahirá de 10 a 15 de Abril.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24

Havre e Liverpool



Vapor inglez **PANCAS.**
Esperá a 1 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Leixões



Vapor portuguez **BEIRA.**
Sahirá a 12 de Abril.
Companhia Nacional de Navega-
ção. Rua do Commercio.

Leixões e Liverpool



Vapor inglez **AIDAN.**
Sahirá a 7 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor holland z **ZEELANDIA**
Sahirá a 12 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & Lt.
P. Duque da Terceira, 4.

Londres



Vapor inglez **MONEYSPU-
NER.** Sahirá a 2 de Abril.
Agentes, Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres



Vapor norueguez **EIDER.**
Sahirá a 8 de Abril.
Agentes, Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Solrê, 64.

Madeira e Açores



Vapor portuguez **FUNCHAL.**
Sahirá a 5 de Abril
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.^o

Madeira e Canárias



Vapor inglez **AGUILA.**
Sahirá em 7 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



Vapor inglez **AVON.**
Sahirá a 11 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

Malta, Tripolis (Barbaria), Alexandria, Jaffa, Haifa, Beirut, Tripolis (Syria) e Alexandrette



Vapor allemão **PRIN RIPO.**
Sahirá a 5 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Marselha e Cete



Vapor hollandez **MONT GENIS**
Sahirá a 8 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 10.

Montreal



Vapor inglez **CANADIAN
HUNTER.** Sahirá a 10 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

New York



Vapor francez **STREET
EUGIOMER.**
Sahirá a 6 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Pará e Manaus, Via Madeira



Vapor inglez **HILDEBRAND.**
Sahirá a 11 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



O vapor hollandez **GELRIA.**
Sahirá a 10 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Port Said, Suez, Port Sudan, Aden, Mombassa, Tanga, Zanzibar, Dar-es-Salaam, Port Amelia, Moçambique, Beira, Lourenço Marques e Natal



Vapor inglez **CARLOW CAS-
TLE.** Sahirá a 25 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Providence e New-York com escala por Ponta Delgada



Vapor francez **ASIA.**
Sahirá a 11 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **HOGARTH.**
Sahirá a 7 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires



Vapor inglez **DESNA.**
Sahirá a 1 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez **ORTEGA.**
Sahirá a 19 de Abril
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez **ORGUMA.**
Sahirá a 26 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez **ORIANA.**
Sahirá a 7 de Junho
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez **ORTEGA.**
Sahirá a 19 de Julho.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.^o

Rotterdam e Hamburgo



O vapor allemão **HERMANN
BURANESTER.**
Sahirá em 5 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Rotterdam e Hamburgo



Vapor allemão **USARAMO.**
Sahirá a 7 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50

Rouen



Vapor hollandez **HEENVLIET**
Sahirá a 4 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen



Vapor francez **MOGADOR.**
Sahirá a 7 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 10.

Rouen, Londres e Anvers



Vapor norueguez **PAN.**
Sahirá a 2 de Abril.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

S. Vicente, Bissau e Bolama



Vapor portuguez **IBO.**
Sahirá a 7 de Abril.
Companhia Nacional de Navega-
ção Rua do Commercio.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **ALMANZORA.**
Sahirá a 10 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

2.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Maio de 1922 os **preços especiais** da **Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade**, que segundo a Classificação Geral são applicaveis á estação de **Vendas Novas** para o transporte de varias mercadorias, passam a ser applicaveis indistinctamente aos transportes destinados propriamente á estação de Vendas Novas (local) e aos que, procedendo das linhas dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou a eles destinados, tenham de ser transmitidos nessa estação.

Ficam em tudo o mais em vigôr as condições da Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, em applicação desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, 5 de Abril de 1922.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita