

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA
Secretario da Redacção — RICARDO AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro
Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES
Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

22.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Novembro de 1922 Numero 838

Pedindo desculpa

Por uma enfiada de contrariedades, que nos assaltou, sae este numero da "GAZETA" com oito dias de atrazo.

Alem do estado melindroso da saude do nosso director, que não lhe permite occupar-se do jornal com a effectividade precisa, veio a doença do nosso querido Redactor Principal sujeitando-o a uma operação que, felizmente, correu bem; a doença de alguns typographos, a de nosso presado Secretario da Redacção, hoje felizmente quasi restabelecido. Tudo desastres!

SUMMARIO

Coutinho e Cabral, por Ricardo Amaral.....	253
Os Caminhos de Ferro e a crise, por Ricardo Amaral.....	253
Inauguração de uma nova linha hespanhola.....	254
Queda miseravel por Quirino de Jesus.....	255
O horario de trabalho nos caminhos de ferro francezes, por Andrade Gomes.....	256
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	257
Caminhos de Ferro do Estado.....	258
O caminho de ferro mundial, por A. G.....	259
Viagens e Transportes.....	259
Prorogação de validades das tarifas francezas.....	259
Trafego internacional.....	259
A companhia de Medina a Salamanca em 1921.....	260
A electrificação nos caminhos de ferro italianos.....	260
Os bibliophilos.....	260
Os caminhos de ferro austriacos.....	260
Rapidos Madrid-Sevilha.....	260
Os caminhos de ferro chilenos.....	260
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	261
Arrematações.....	261
Manual do viajante.....	262
Companhia de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo em 1921.....	262
Carteira dos acionistas.....	262
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro.....	262
Cotações.....	263
Vapores.....	264

Coutinho e Cabral

Uma gloria portugueza

No meio das preocupações de todos nós, portuguezes, quasi descrentes de nós mesmos porisso o que quasi descremos do nosso futuro, aquele acontecimento levado a cabo pelo saber, tenacidade e—por que não dizê-lo?—bello bom senso de dois compatriotas, elle veio despertar em toda a Nação o sentimento aparentemente adormecido de amor á nossa terra, que em absoluto ha-de ser o coeficiente de maior valor na solução do problema nacional presente.

Ha no fundo de nossas almas um sentimento mixto de admiração e agradecimento; é que esses dois portuguezes fizeram por nós alguma coisa de heroico, de util, de tão grande desinteresse e de tanta grandeza nos seus effeitos que chega bem uma parcela a cada coração portuguez.

No seu cerebro germinou a ideia e, sabiamente, teimosamente, sensatamente, a pozeram em pratica, afirmando que certas energias de que descendemos,

mas de que não nos julgamos herdeiros, ainda vivem em nós, esperando apenas que a habilitade de um ou de varios as desperte, utilise e oriente n'um sentido patrioticamente bem elevado.

E parecendo um paradoxo, afinal, são bem o saber, a tenacidade e o bom senso as características da nossa raça, quando atravessa a historia heroica.

Foi assim que o primeiro programma, o da formação da nacionalidade, seguido immediatamente do da estabilidade, foi executado; foi assim que, quasi sem solução de continuidade, passamos ao segundo, o do Portugal maior... Depois, a habilitade dos homens não permitiu o estabelecimento de um terceiro, e caminhámos então, hesitantes, sem um destino deante de nós, que não fosse aquelle bem necessario, mas não sufficiente, da continuidade da nossa independencia.

Instintivamente os portuguezes anceiam por um fim, e a ultima tentativa vae morrer nos campos do norte de Africa onde se tinha iniciado a epoca mais heroica da nossa historia... O povo apega-se então áquelle sentimento que a muitos faz sorrir, mas que lembra bem a necessidade urgente de razões a preencher successivamente a vida de nação...

Dispersas as energias, a que se não tinha podido dar cohesão, por falta de programa geral do Paiz, teem estado e estão ainda latentes, esperando apenas que um dia um interesse commum, geral, immediato, venha dar homogeneidade ao nosso sentir nacional; n'esse dia venceremos mais uma vez.

Ora foi precisamente isto que o caminho do Brazil pelo ar, tentativa em que só venceu o que era genuinamente portuguez veio facilitar, mais uma vez que todos nós perante um acontecimento bem nosso, vibrassemos unisono; isso é garantia de que somos capazes de assim vibrar, mais dia menos dia.

E' talvez, mesmo, symbolico tal acontecimento.

O que se pediu a estrangeiros, se serviu, ia prejudicando o triunfo; o acaso não entrou para o estabelecimento do problema, e, bem pelo contrario, foi a fé absoluta, invencivel que contribuiu poderosamente, vencendo somente, repetimos, o saber, a tenacidade e o bom senso que eram, é bom dizê-lo sempre, genuinamente portuguezes.

Assim terá de levantar-se Portugal: pelo saber, tenacidade e bom senso, sem acasos, e sem ajudas «demasiadas» de estrangeiros.

Bem hajam Gago Coutinho e Sacadura Cabral a quem bem do fundo de alma todos teem razão e dever de agradecer, sobretudo n'esta hora em que a ninguém, quasi, somos devedores da necessidade afectiva do sentimento de gratidão.

R. A.

Os caminhos de ferro e a crise

Se alguns serviços publicos podem escapar melhor ou peor á maior ou menor repercussão que sobre elles se exerce pelo simples facto de existencia da presente crise nacional, toda, afinal oriunda da falta de valores potenciaes, são sobretudo aquelles que demandam um reduzido numero de colaboradores necessarios á sua organica.

Os caminhos de ferro pelo seu desenvolvimento, pelas suas necessidades multiplas de diplomados, especialistas e especialisados, pela natureza dos seus serviços simultaneamente commerciaes e industriaes, theoricos technicos e praticos, demandam para ser guardados devidamente de disponibilidades nacionaes que quasi os convertem na complexidade de um verdadeiro estado. Como poderão, assim, atravessar sem

grandes perturbações qualquer crise que abale o paiz onde recrutam o seu pessoal e d'onde procuram tirar recursos materiaes?

Não ha uma crise dos caminhos de ferro em Portugal, como, pode dizer se, não ha uma crise especial a qualquer outro serviço, as suas perturbações não são mais que uma das infinitas formas por que se manifesta a crise unica, a do Paiz.

E o grau das suas perturbações torna-se aparente, mas igualmente aparente, em qualquer outro serviço, pelos relatorios. Nestes, porém, é que não é facil representar, por falta de unidade de medida determinados valores para os quaes se não inventou ainda processos de os tornar operaveis pelos numeros.

Referimo-nos aos valores mentaes, em nosso entender, a unica depreciação verdadeira e causal d'estes tempos em que a tudo se pretende atribuir valores apenas quantitativos.

Num paiz em que quem sabe ler, escrever e contar, já não correctamente, mas correntemente, é fatalmente chefe, escrivario, caixeiro, policia, a tal ponto que despedido dum logar encontra, só porque sabe ler, escrever e contar, imediatamente outro emprego, muitas vezes até de cathogoria superior, porque para o preenchimento deste não havia disponibilidades—é um paiz que se não basta a si mesmo.

Isto é, por cada logar para cujo desempenho é necessario saber ler, escrever e contar correctamente ou incorrectamente ha apenas um individuo, se houver, chegando-se assim á triste conclusão de que as vagas não podem ser preenchidos por escolha, mas por imposição automatica.

Desta forma o orgão não sendo seleccionado, terá qualidades apenas ocasionaes—e será exigente, em geral.

Pode dizer-se que ha poucas dezenas de annos as necessidades eram perfectamente preenchidas. Talvez, mas porque não tinhamos os graus de diferenciação creados com o tempo pelo desenvolvimento em Portugal de muitos dos serviços estabelecidos nessa epocha por governantes de valor.

Nessa epocha tratou-se de efectivar apenas valores materiaes, e ainda hoje é essa a tendencia, quando afinal, sendo um logar comum, o dizer-se sermos um povo de analfabetos, ninguem se lembra de verificar os efeitos de tal característica na crise presente, na crise passada e na solução futura.

Trata-se de preconisar varios remedios para o mal, todos elles girando em volta de uma melhoria cambial, de uma maior produção e tentativas de reforma etc., soluções que á força de serem lembradas acabarão por ser adoptadas sem se terem preparado os futuros administradores que terão de ser ainda mais numerosos e qualificados que hoje.

Outro logar comum é o dizer-se que quem venceu 70 foi o mestre-escola alemão, quem venceu na Manchuria foi o mestre-escola japonês, não se lembrando ninguem que tanto a Allemanha como o Japão ingressando no progresso tinham dentro de si um potencial educado e augmentado por esses mesmos mestres-escolas a ponto de lhes permitir a descarga sobre colossos visinhos.

A chamada crise dos caminhos de ferro foi mundial, e em toda a parte se olhou por ela, com elementos nacionaes; passou ou atenuou-se onde a crise principal passou ou melhorou.

Entre nós ha-de durar exactamente o tempo que todas as outras por ser causada pela verdadeira e unica, a da Nação.

A apparencia de desordem reside apenas em que essa crise maior provocou uma crise em cada colecti-

vidade e mesmo em cada individuo, obrigando d'esta forma a um trabalho de diferenciação necessario a uma integração por partes precursora da estabilidade.

Esta vem assim, automaticamente, apenas por resultado de valores potenciaes que não sabemos medir, mas que convem desenvolver, os valores intellectuaes, unicos, que a nosso ver, quando bem equilibrados e uniformemente estratificados neutralizam o egoismo individualista da nossa hora.

Ou será impunemente que somos um paiz de analfabetos?

A missão equilibradora dos caminhos de ferro está perturbada por estes terem atingido no nosso paiz a maxima capacidade de transporte de que eram capazes em geral.

D'esta forma não descongestionam certas regiões com a regularidade que seria para desejar, não provocam o augmento de cultura por facilidades ofrecidas, não impedem até certo ponto a acção nociva do intermediario, que tem tempo e espaço para manobrar sem receio de surpresas desagradaveis como seriam as provocadas por faceis transportes. Transporta-se desta forma, quando muito, as necessidades de dia a dia, não ha concorrência. A' procura ou falta de um determinado genero não corresponde um transporte equilibrador immediato d'esse mesmo genero, apenas pelo automatismo da oferta e da procura.

E tudo porque? Porque se foi facil a todos os vencedores da grande guerra apetrecharem-se de material ferro-viario por natural e simples exigencia aos vencidos, afim de refazerem a sua riqueza destruida ou diminuida, não o foi para nós.

E isto que facil foi a outros, parece que para nós será um impossivel, visto que entre nós o tempo mata.

Nas soluções calmantes que temos de adoptar até á estabilidade nacional, os caminhos de ferro deverão ter uma bem importante missão, a de orgão natural de equilibrio das disponibilidades materiaes.

Dê-se á resolução deste problema a importancia que merece e que é de tal ordem que pela sua paralisação ou mesmo pelas suas dificuldades promete originar a fome em muitos lares.

Escalone-se a solução pelo estudo das suas necessidades mais instantes, isto é, eleve-se o mais depressa possivel a sua capacidade de transporte e a seguir ou, sendo possivel, parallelamente, melhore-se a rede onde seja necessario.

Acabe-se com este estado de coisas e, talvez, que a agudeza da crise manifestada pela carestia da vida se atenué.

Se a França recebeu material ferro-viario allemão que lhe permitiu a cedencia de uma parte a amigos de hoje, mas que ainda hontem engrossavam as fileiras dos seus inimigos, porque continuamos nós neste aspecto de excepção?

Ricardo Amaral

Inauguração de uma nova linha hespanhola

No dia 29 de Outubro ultimo teve logar a inauguração do caminho de ferro de La Puda a Monistrol, da Companhia Geral dos Caminhos de Ferro Catalães. O primeiro troço da nova linha—Martorell-Olera—foi inaugurado em 29 de Março d'este anno. O de Olera a Puda foi aberto á exploração em 26 de Julho ultimo.

A' cerimonia da inauguração official de toda a linha, feita com certa solemnidade; assistiram as diferentes auctoridades que percorreram a linha em comboio especial.

Queda miseravel

Desde a começo do armistício até hoje o partidos, grupos, governos e parlamentos não atacaram nunca de frente os dois problemas de que mais depende a reorganização nacional: o do saneamento orçamental e financeiro e o da reforma agraria e agricola.

Todos, pelo contrario, concorreram practicamente para o augmento vertiginoso das despezas publicas e particulares, em desequilibrio cada vez maior, e para a decadencia successiva da cultura e produção da terra.

Vistas as coisas pelo aspecto dos resultados, não offerece duvida que todos veem sendo dominados pela só preocupação fundamental de se tornar possível, seja como fôr, o prolongamento das explorações politicas e economicas que definem a vida nacional em todo este percurso tragico.

Aquelles que as fazem, colhendo-lhes os fructos, sentem que tudo vae mal para a nação, mas no fim só querem que ao menos não haja revoluções e tenhamos uma certa ordem publica dentro da qual possam explorar e colher como até agora, sem verem que é precisamente essa a primeira desordem e a causa maior e infalivel de todas as outras e das explosões e catastrophes possíveis de amanhã.

O peor de tudo é que os meios empregados successivamente para a prorogação d'este systema espoliativo ruinoso e convulsionador veem sendo e tem de ser cada vez mais graves, e acompanhados de mystificações e ilusões cada vez mais contrarias ás realidades publicas.

Practicamente se tem lançado quasi apenas mão das emissões de notas e afinal de agravamentos tributarios para o Estado alimentar a sua desordem administrativa, de que vivem principalmente os exploradores do commercio, da agricultura, e da propria agricultura e ainda de muitos outros serviços sociaes. Mas por cima destas realidades impostas pela desorganização geral do Estado e do paiz, a politica dos partidos e dos governos vem supondo, e fazendo supor, com illusões variaveis, que a restauração e o progresso virão infalivelmente de montes de ouro estrangeiro, aliás apeteçido para a continuação de toda a orgia publica e privada.

Primeiramente veio o sonho de marcos de ouro em função das reparações allemãs. Seria mais de 1.400.000 contos-ouro, segundo a conta aprovada pela Comissão das Reparaciones. Diziam que se faria com isso a reconstituição nacional, eufemismo do prolongamento da bambochata, nas aspirações reaes dos partidos.

Depois foi o El-Dorado dos 50 milhões de dollars que viriam da America por emprestimo regalador. Os politicos dominantes chegaram a acreditar nesta miragem feita pelo engenheiro Williams no deserto das nossas finanças escalavradas. Seriamos felicissimos e pararia a machina de fazer notas a jacto continuo.

Logo foi necessario trocar essa ideia preciosa por outra. Viriam de Inglaterra mais de vinte milhões de libras, em emprestimo de benemerita assistencia financeira ao Alliado fiel, com mobilização dos nossos creditos sobre a Allemanha, ou mesmo sem ella. Já os governos do sr. Barros Queiroz e de Antonio Granjo contavam com essa fartura levando ao Parlamento os mais lautos pedidos de amortização para todas as operações imaginaveis. O sr. Portugal Durão, no governo

do sr. Antonio Maria da Silva, andou a prometer sibilamente ao paiz durante mezes essa falsa fortuna. Alguns embaixadores foram para isso a Londres. Por fim mandou trez de uma vez para tentarem um adeantamento de um simples milhão de libras ao esvasiado Portugal. O' facilidade assombrosa em subir e em descer escalões de pedinte!

Que vem em seguida? O sonho das pesetas, que estava a chocar desde longe e porfim o director do *Diario de Noticias* poz a andar com penugens de ouro e agua no bico, entrevistando o rei de Hespanha. Tambem esse vae desaparecer com a reacção inevitavel do espirito nacional, porque um emprestimo estrangeiro, ainda mais sendo de Hespanha, adenas seria possível, não para se alimentarem as loucuras da administração publica e das classes espoliadoras, mas sim para se desenvolver uma obra de restauração e de progresso, cujas bases previas e essenciaes dependem exclusivamente da nossa vontade bem aplicada é do aproveitamento dos nossos recursos.

Então a politica fatalmente ha-de continuar a empregar os mesmos expedientes que até agora no seu esforço de prolongar a administração ruinosa que vimos tendo, com vantagem de certas classes e fundamento do paiz. Ha-de recorrer em maior escala aos impostos e á circulação fiduciaria, por mais que deseje em principio refrear a progressão desta com receio das suas consequencias desorganizadoras.

Para o effeito de se tornar muito mais pesada a carga fiscal tenta-se preparar uma atmospheria de ideias optimistas acerca da capacidade tributaria do paiz. O sr. Portugal Durão prépara que a actualização das despezas estava feita e restava fazer a das receitas, estando integros ainda os recursos do contribuinte. O sr. José Barbosa, que parece ser o financeiro do partido reconstituente, passa-lhe muito adiante no mesmo caminho.

Começou por dizer que a riqueza nacional valia antes da guerra mais de 1.200.000.000 libras, quando nem chegava a metade o seu valor, e que desde 1914 cresceu mais 120.000.000 libras com saldos de rendimentos, quando na verdade houve perdas ainda superiores á conta de reparações de 1.400.000 contos-ouro exigidos á Allemanha, conta que por si só está a desmentir toda a *doutrina* do sr. José Barbosa. Depois tirou d'ahi a conclusão de que a gente portugueza pode e deve pagar mais oito a dez milhões de libras por anno! Seria a maneira de dar cabo do *deficit*, continuando na sua essencia o mesmo regime de despezas, porque o sr. José Barbosa, interpretando a opinião de todos os partidos dirigentes, dá a entender claramente que da redução d'elles não pode vir nenhum effeito grande no orçamento.

Todas estas evoluções financeiras do espirito geral dos partidos, em combinação com os factos positivos da administração que elles veem fazendo por força das suas fatalidades, definem perfectamente uma situação desastrosa, que nas ideias, nos sentimentos e nas acções dos homens reúne tudo o que é preciso para produzír a desordem, os maiores choques, as ultimas ruinas, as peores catastrophes.

Não será possível a formação de um movimento nacional de que resulte uma governação capaz de reformar a vida do Estado e do paiz, transformando com rapidez especialmente o orçamento do Estado e das autarchias locais e á agricultura?

Se o não fosse, os partidos, os grupos, os elementos espoliadores concluiriam depressa aquillo que já levaram muito adeante.

O horário de trabalho nos Caminhos de ferro francezes

A necessidade de remodelar a sua regulamentação em Portugal

Da revista franceza *Le Moniteur des Intérêts Matériels*, extrahimos a interessante local que segue, sobre o regimen do horário do trabalho nos caminhos de ferro:

"Devemos felicitar-nos pelas decisões que o Conselho Superior de Caminhos de ferro acaba de tomar, relativamente á lei das oito horas; é a melhor prova que se pode encontrar, nas leis actuaes do Código de Trabalho, da flexibilidade necessaria para melhorar o rendimento da mão de obra. Durante sete annos, e a titulo transitorio, a duração maxima do serviço dos agentes das grandes redes será augmentado em trezentas horas por anno. Independentemente do numero de horas de trabalho suplementar, concorre uma melhor utilização. O Conselho estudou o assumpto, examinando serviço por serviço, segundo a natureza do trabalho, tendo assim chegado a pôr termo a um dos abusos mais irritantes do regimen actualmente em vigor.

As novas disposições que se aplicam a diversas cathogorias de empregados, não comprehendidos os machinistas, fogueiros e pessoal de trens, produzirão uma economia de 426,5 milhões de francos. Semelhante medida vale mais, certamente, do que a que se propunha, e que era inaceitavel, de um augmento das tarifas em vigor. E', pelo contrario, diminui-los, no que se deve sonhar, se se quere ajudar verdadeiramente o commercio e a industria. que sentem bem essa necessidade".

Tal medida não pode deixar de ser recebida com louvor, quasi unanime, da população. O regimen das oito horas de trabalho, tal como se estabeleceu a principio, nos differentes paizes, entre elles o nosso, redundou em puro prejuizo para todos; empresas, publico e, bem vistas as coisas, do proprio pessoal ferro-viario.

Os absurdos que d'elle resultam, deviam ter sido previstos antes de se ter posto em execução. As circumstancias especiaes, porem, que se atravessavam na epocha em que os governos foram levados a legislar sobre o assumpto, motivaram a precipitação com que a questão foi solucionada, e d'ahi as difficuldades que agora se apresentam para se corrigir a respectiva legislação.

Entre nós, como de resto em toda a parte onde se estabeleceu tal regimen, as empresas tem-se visto em serias difficuldades para remover os inconvenientes d'elle resultantes, e se não fôra os augmentos de tarifas auctorizadas pelo Governo, não se poderiam manter, tanto mais que a diminuição das horas do trabalho coincidiu com o acrescimo dos preços dos materiaes, maior ainda do que na França, dada a desvalorização da nossa moeda, e o augmento de ordenados aos seus agentes.

Estamos certos que dentro em breve em Portugal tambem a lei das oito horas, pelo menos no que respeita aos caminhos de ferro, será revista e que a essa revisão assistirá um bom criterio de forma a que não subsistam anomalias, como a de se considerar como de trabalho propriamente dito, todo o tempo de presença dos empregados nas estações, em grande parte sem fazerem nada.

Queremos crer que a tal se chegará e com o accordo

dos proprios agentes que não de reconhecer a razão de ser de uma tal medida.

Uma observação devemos, porem, fazer, no que respeita ao augmento de tarifas, é que se em França seria inaceitavel, como diz o articulista do *Moniteur*, em Portugal não se pode dizer outro tanto, pelo simples motivo de que as tarifas estavam demasiadamente baixas em comparação com as de outros paizes, entre elles a França, e que apesar dos augmentos que tem tido, ainda não atingiram, atendendo á differença do valor das moedas. as francezas.

E' bom que isto se repita. Ha entre nós o mau habito de dizermos mal do que se passa cá por casa. e a tendencia de imitar o estrangeiro; mas quando se trata de pôr em destaque qualquer facto que nos pode ser favoravel, faz-se silencio em torno d'elle.

E' bom que se saiba: as tarifas ferro-viarias portuguezas antes da guerra eram das mais baixas que existiam na Europa, e actualmente ainda estão mais economicas do que em muitos outros paizes.

Conseguindo-se, como é de esperar, uma melhor regulamentação do horário do trabalho, de forma a que não haja a necessidade de se remunerar como trabalho suplementar, aquillo que realmente o não é, a situação dos caminhos de ferro melhorará sensivelmente, e essa melhoria repercutir-se-ha infalivelmente na economia geral do paiz.

A guerra europeia produziu uma tão grande convulsão na sociedade que é indispensavel que todos, absolutamente todos, desde os mais altos dirigentes até ao mais humilde dos dirigidos, se convençam que entrámos n'uma nova phase da vida social.

A noção do direito adquirida durante seculos, baseada em convencionalismos diversos mais ou menos verdadeiros ou erroneos, já não pode ser a mesma, nem já o é, que tinhamos antes da tremenda catastrophe. Novas formulas tem que ser estabelecidas em harmonia com a evidencia dos factos.

Doutrinas mais ou menos empiricas, umas tidas como formulas progressivas da civilização dos povos, outras condemnadas pela boa philosophia, mas que muitos ainda tentam impôr como de boa acceitação, tem de ser postos de parte, para darem lugar a formulas racionais colhidas pela experiencia.

Pensar que o mundo ha de continuar sempre a reger-se pelas mesmas convenções saciaes, é descrêr do progresso, e este é um facto incontestavel, bem patente aos olhos de todos.

E' tempo já de se traçarem os caminhos a seguir em todos os ramos da actividade, estudando, livres de preconceitos, e procurando conciliar os interesses de todas as partes em jogo, a melhor forma de obter e maior somma de trabalho util, intelligente e previamente concebido em obediencia a formulas determinadas.

Nada de se trabalhar *à la diable* como tem sido uma pécha terrivel entre nós. Fazer hoje para se desfazer amanhã; trabalhar por palpite, sem base certa, confiados na sorte. Nada de exigencias absurdas entre dirigentes e dirigidos, porque d'essas exigencias resultam sempre uma reacção que vem a converter-se em trabalho negativo, senão quando, em prejuizo maior.

Em materia de caminhos de ferro, ha tanto e tanto que fazer que só a muito boa vontade alliada ao esforço intelligente de quantos a esse ramo de industria se dedicam, desde o mais erudito engenheiro ao mais humilde dos trabalhadores, pode n'um perfeito conjuncto harmonico, fazer sahir do marasmo a que a guerra os arrastou e levá-los ao necessario desenvolvimento para bem desempenhar o papel que lhes compete como um dos principaes factores do progresso.

E' indispensavel o perfeito entendimento entre os differentes elementos que constituem os componentes do ferropiarismo. Esse entendimento para o esforço commun, só poder áconseguir-se sem violencias, partam essas de onde partirem. Uma sã disciplina moral ao serviço d'uma acção intelligente e energica, mas sempre justa, é o primeiro passo para tal se conseguir.

O Caminho de ferro era antigamente uma boa escola de trabalho; hoje apesar da indisciplina que a todas as classes mais ou menos attingem, é ainda um dos meios em que melhores elementos de trabalho se encontram. Porque razão se não ha de achar o meio de se chegar ao campo onde todos se encontrem em perfeita communitade de ideias para o conseguimento do que se idealisa, ou seja a maxima producção de trabalho util e a respectiva compensação do esforço dispendido?

Chega-se-nos a parecer facil a solução do problema.

Estas palavras foram-nos seguidas pelo thema principal d'este artigo, o horario de trabalho nos Caminhos de ferro, que tem sido um dos factores da desarmonia, e diga-se mesmo, da indisciplina que entrou nos meios ferro viarios.

Afigura-se-nos comtudo que não são descabidos no momento em que por toda a parte, tanto na Europa como na America, se está tratando de arripiar caminho.

E sobre o assumpto temos tanto que aprender lá fóra para cá adaptar.

Andrade Gomes

Carta de Paris

VI

Vienna e a sua miseria — Uma cidade que outrora foi das mais elegantes — Esmola moderna — A anexação da Austria á Baviera — Jardins transformadas em prados — O palacio do Imperador.

A chegada a Vienna, para quem vem de Praga, é qualquer coisa de desolador. Começa logo pelas caruagens do caminho de ferro, a cahirem aos bocados, e termina no ar de tristeza que nos mostram as primeiras pessoas que vemos á sahida da estação. Um auto, triste recordação dos tempos faustosos da bella Vienna, leva-nos ao hotel.

Acompanha-me o nosso digno Consul em Vienna, sr. Adolpho Weiss, um austriaco intelligente e activo, falando correctamente o portuguez. Viera esperar-me porque sabia que eu não fallava o allemão, e não queria que eu na sua terra tivesse difficuldades.

Em quanto o auto rolava pelas ruas desertas de Vienna, elle fala-me da pobreza austriaca em contraste com a faustosidade de outros tempos. Chegamos ao hotel, parece-me que estamos em Paris, de um dos salões veem os acordes d'uma valsa estafada, são os derradeiros arrancos da cidade da musica. Dança se.

Mas eu estava maçado, e a cama aberta era convidativa.

No dia seguinte, cedo, quiz ver o aspecto matinal da cidade. E a minha primeira impressão foi que estava em Madrid, onde uma intensa vida nocturna faz as manhãs tardias.

Carros electricos vãos circulam desalentados, os varredores das ruas passam a fugir com as vassou-

ras pelas pedras da calçada, as lojas abrem-se de vagar, os caixeiros, bocejando, apparecem á porta a ver quem passa.

No entanto Vienna parece ter sacudido o grande pesadelo da guerra. Pois nenhuma outra cidade assistiu a mais cruentas privações. Alli morreu-se de fome e de frio. Durante os longos e duros invernos da guerra, nas casas, sem luz e sem fogão, tiritava-se a 14 graus negativos. Não havia pão, não havia carne, não havia assucar.

As familias algo abastadas refugiavam-se nas provincias, cultivando as suas terras, e mesmo assim eram obrigadas a dar ao Governo uma parte das suas colheitas.

A assignatura do armistício foi para aquelle povo a libertação; libertação, porem, bem pouco consoladora, porque a paz veio, trazer-lhes a ruína financeira e economica.

E por isso tudo hoje em Vienna se apaga aos milhões. Um jantar 30 mil corôas. Um almoço 25 mil. Um simples café quatro e cinco mil corôas.

A miseria é a mais completa. Nas ruas somos assaltados, por homens bem vestidos, que nos suplicam cinco mil corôas para um pão. Crianças descalças e esfarrapadas pedem esmola com uma sem cerimonia, como se pedissem lume para um cigarro.

A's portas d'um muzeu, somos assediados por um cavalheiro que, n'um francez muito correcto, se nos diz victima da guerra, e nos quer acompanhar, e como o porteiro lhe impede a entrada, o nosso homem baixa os olhos e suplica que lhe deixem alguns milhares de corôas. Satisfeita a vontade, elle sorri com dignidade, levando a mão á aba do chapéu.

E' uma nova especie de caridade. O que pede a esmola, parece-se com quem, nos outros paizes, a dá.

Nada se pode pois comprar em Vienna; qualquer artigo entra logo pela casa dos milhões de corôas, sem que isso ao cambio do dia represente grande quantia. Mas tão elevadas cifras apavoram-nos, e deixamos de comprar.

Tinha disposto de cinco dias para ver Vienna, e não foram demasiado. Só o *Baurg-Theatre* nos leva uma tarde, tal a riqueza das suas decorações, tal a belleza incomparavel dos seus ornatos.

Era este o theatro preferido pela Côte Imperial.

Só está o camarote de Francisco José 1, que ainda ninguem utilisou.

E' que ha uma vesga esperança na Austria para se voltar á monarchia, e se o não tem feito até agora, é por não haver um pretendente serio ao throno, e pela desgraça das fronteiras que abraçam um terreno de montanhas sem minerio e sem agricultura.

Era preciso para a Austria, a annexação a um dos povos vizinhos, e a Baviera, que tem muita sympathia no povo Austriaco, d'esde ha tempos que vem para alli lançando as suas esperanças.

Os palacios do imperador estão no mais desprezível abandono. Nos jardins a herva cresce como nos prados, e as salas, onde outrora se davam recepções, estão abandonadas á guarda de mordomos pouco zelosos.

Os cinco dias de Vienna passaram, porem, rapidos e felizes. E' que a bella capital da aristocracia mundana, apesar da sua miseria e da sua ruina, é uma das mais interessantes da Europa.

Palacios, theatros, muzeus, hotéis, casas bancarias, tudo construido n'um apurado gosto artistico, dão-lhe fóros d'um modernismo elegante.

Guerra Maio

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalização, Movimento e Trafego)

INSTRUÇÃO E N.º 4 (1)

Instrucção profissional

1.ª PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

(Continuação do n.º 835)

d) Organização de horarios geraes e de serviços especiaes. Marchas. Uso do graphico e sua utilidade;

e) Administração do pessoal na parte technica, administrativa e disciplinar. Relações das circumscripções com as secções, zonas e districtos. Colocação do pessoal, sua escolha e instrucção adequada.

f) Distribuição do material. applicação ao Sul e Sueste e resolução de exemplos especiaes;

g) Questões simples, mas especiaes de cada um dos três serviços, que podem occorrer n'uma circumscripção, sua resolução.

h) Serviços fluviaes, das pontes-caes, etc.; sua organização e fiscalização. Communicações electricas e sua applicação ao Sul e Sueste;

i) Reclamações e averiguações. Administração dos depositos de sobrantes. Beneficiações. Expediente. Relações com o publico. Processos de reclamação.

Fiscalização

4) Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística

a) Critica e discussão das leis e regulamentos de policia e exploração, dos regulamentos internos, do Codigo Commercial, das disposições geraes e dos contractos permanentes que regem a Divisão de Exploração na parte *Fiscalização*;

b) Papel do Serviço de Fiscalização e Estatística na actual *Organização*, quer considerado independentemente, quer como parte integrante da Divisão de Exploração;

c) *Tarifas*: Bases do estabelecimento de tarifas. Exposição e critica dos diversos sisthemas de tarifação de passageiros, de bagagens e de mercadorias em grande ou pequena velocidade, especialmente sob o ponto de vista da *Fiscalização*. Tarifas proporcionaes, differenciaes, belgas, por zonas, de defeza e comuns. Reversão. Soldadura. Tarifas de exportação, de importação, de penetração e de transitio. Abaixamento das tarifas: suas regras, condições de realização e vantagens;

d) *Receitas*: Exposição e critica desenvolvido dos processos e methodos para a sua escripturação, verificação e *fiscalização*. Formas de simplificar a sua *fiscalização*. Resumos das receitas de exploração. Rectificação de taxas e formas mais productivas e eficazes de a realizar no Serviço Central;

e) *Serviço de revisão de bilhetes*: Organização e aperfeiçoamento d'este serviço. Funcções, deveres e qualidades pessoases de bom revisor de bilhetes. Acção do pessoal superior de revisão. Contra-revisão. Papel

dos revisores de bilhetes nas ocasiões de grande afluencia e nos serviços especiaes. Serviço nas *toilettes*-camas. Serviço nos *tramways* e sua applicação restricta ao serviço do Algarve. Serviço nas estações terminus. Recolha de bilhetes. Disciplina. Pratica, instrucção e escolas de revisores de bilhetes;

f) *Bilhetes*: Tipos de bilhetes e sua critica sob o ponto de vista da applicação pratica ao Sul e Sueste. Distribuição e *fiscalização* do uso dos bilhetes. Machinas de bilhetes. Organização e contabilidade das fabricas de bilhetes. Bilheteiras: sua organização material, contabilidade e policia; montagem immediata de postos suplementares de bilhetes quando necessarios;

g) *Impressos*: Sua producção, contabilidade e distribuição. Economias. Organização das typographias dos Caminhos de ferro, sob o ponto de vista do pessoal e do material;

h) *Impostos*: Tributação sobre a industria de Caminhos de ferro, no nosso paiz. Sua analyse e dos seus efeitos. Contas de impostos;

i) *Reclamações e relações com o publico*: Reembolsos, desembolsos, reexpedições. Cobranças indevidas ou mal taxadas;

j) *Inspecção na linha*: Secções e sua organização. Balanços. Acção dos inspectores e suas relações com as estações e o Serviço Central. Instrucção e educação profissional dos agentes;

l) *Archivos de Fiscalização*: Sua importancia, organização material e utilidade. Archivo de estação. Arquivo Central.

m) *Contabilidade das estações*: Systhemas de contabilidade e sua critica. applicação ao Sul e Sueste;

n) *Relações externas*: Trafego internacional, serviços communs e combinados;

o) *Estatística*: Ennumeración e discussão dos dados que devem pedir-se á estatística, para apreciação completa dos resultados da exploração e, por conseguinte, como indicadores da alteração dos seus processos. Methodos estatisticos. Classificação de mercadorias adoptada para a estatística. Estatística analitica e graphica. Deducção dos casos em que é uma preferivel á outra. Estatística graphica: seus processos e suas modalidades: suas principaes qualidades; sua applicação á exploração de Caminhos de ferro e em especial ao Sul e Sueste.

5) Chefe de Secção do Serviço de Fiscalização e Estatística

a) Regulamentos de policia e exploração, serviço interno e contabilidade; circulares, instrucções e ordens permanentes do Serviço de Fiscalização e Estatística;

b) Atribuições do Serviço de Fiscalização e Estatística. Funcções da repartição respectiva e suas relações com as restantes repartições e órgãos da Divisão de Exploração Central;

c) Analise, despacho e expediente originado nos documentos do Serviço de Fiscalização e Estatística vindos da linha e de outras origens;

d) *Fiscalização* e acção geral a exercer pelo Serviço de Fiscalização e Estatística por intermedio da sua repartição;

e) Contractos que interessam ao Serviço de Fiscalização e Estatística; sua organização e interpretação. Tarifas, sua classificação, fins e applicação;

f) Verificação e rectificação de taxas e operações de cobrança. Resumos das receitas de exploração. Contas de débito e crédito das estações. Pessoal (de revisão de bilhetes, de bilheteiras e de contabilidade das estações);

(Continua)

O caminho de ferro mundial

Com este magestoso titulo publica a interessante Revista hespanhola de *Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros* um artigo sobre o celebre projecto de um caminho de ferro directo França-Madrid-Algeciras-Dakar de que em tempos, quando do primeiro projecto, tivemos occasião de nos occupar, e a que quasi toda a imprensa portugueza se referiu, soltando como que um grito de alerta para os poderes publicos de Portugal, atentos os perigos que para o nosso paiz poderia acarretar a effectivação de tão grandioso projecto, como o da annullação de quasi todo o trafego pelo porto de Lisboa.

Varias modificações tem soffrido o primitivo projecto, sendo o ultimo, ao que parece, o do sr. Jimenez Liria que em conferencias publicas d'elle tem feito boa propaganda.

N'esse projecto é escolhido o porto de Tarifa em vez do de Algeciras, como ponto terminus da linha, *com o fim patriótico, no dizer de «Revista», de transformar o litoral entre aquella historica cidade e Cadiz em maravilhoso emporio, como centro do trafego commercial da Europa, Africa e America do Sul pelo caminho de ferro Larache-Dakar, que unicamente pode ser conduzido rapidamente entre Sierra-Bullones e este de Tanger.*

Fazendo a apologia do projecto, depois de o comparar com outros anteriores, conclue o articulista:

«Dos dados apontados resultam as seguintes conclusões:

«Caminho de ferro em exploração de Bordeus a Irun, Medina del Campo e Lisboa, extensão—1.311 kilometros.

«Projectos da Commissão: Por Sevilha até Burgos —1.364, e por Marchena até Bordeus —1.336.

«O projecto do sr. Liria teve uma extensão de 1.258 kilometros desde Tarifa até Bordeus. Alem de esta menor extensão diminuir consideravelmente o custo de linha, é preferivel aos da Commissão, porque com qualquer desses resultaria muito mais longo e com mais pendentas que o de *França a Lisboa, que havia de ficar para sempre como porta S. O. da Europa, com notorio prejuizo para a posição hespanhola do Estreito de Gibraltar.*

O italico é nosso. Não sei se vêem bem o que frizamos.

A Hespanha cheia de dinheiro como está, a ponto da guerra com Marrocos não se ter feitos sentir na valorisação da sua moeda, necessitando empregal-o, pode muito bem, mais tarde ou mais cedo, pôr em pratica o grandioso projecto, principalmente se tiver, como não será difficil conseguir, o auxilio da França para esse fim.

E um dia, tal projecto em execução, é fóra de duvida que o nosso porto de Lisboa ficaria n'uma bem triste situação, em vez de ser o que já hoje devia de ser, *a porta S. O. da Europa, como muito bem diz o articulista hespanhol, e ao qual não queremos nada mal por desejar para o seu paiz melhoramento que muito o engrandeceria.*

Nós portuguezes é que, e pela mesma razão, tendo demais a mais já aberta a tal *porta*, não devemos consentir que ninguem no-la feche.

O porto de Lisboa, mesmo apetrechado como já hoje se encontra, melhorados alguns dos seus serviços, afastados os varios vicios que, como em tudo quanto é nosso, ali se notam, e que só servem ao emperramento do commercio e da navegação, auxiliado por um bom serviço de caminhos de ferro, nada teria a receiar do projecto que baila nos cerebros hespa-

nhoes, cremos bem que até se assim fosse, elles não acalentariam esse sonho; mas se continuarmos no *dulce farniente* a que ha bastante tempo nos entregamos, e não temos um arranco patriótico que se traduza em medidas praticas que convidem o estrangeiro a preferir Lisboa a qualquer outro porto, este afundar-se-ha nas suas proprias aguas.

Que attentem bem n'isto todos os que se presam de ser portuguezes.

A. G.

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço combinado com as linhas hespanholas e francezas

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a partir de 11 do corrente, os participes das linhas hespanholas e francezas indicados nas tarifas em vigor, serão cobrados em moeda hespanhola e franceza, respectivamente.

Na expedição directa de mercadorias, animaes e vehiculos em grande e pequena velocidade, de Portugal para Hespanha, os portes portuguezes serão pagos no acto da expedição e os hespanhoes a cobrar á chegada.

Exceptuam-se d'esta disposição as remessas constituidas por generos de facil deterioração ou que por serem de pouco valor não garantam a importancia dos portes, que só serão aceites a despacho em portes pagos até destino, satisfazendo os expedidores em moeda hespanhola, os participes das linhas hespanholas.

Prorogação de validades das tarifas francezas

As administrações dos caminhos de ferro da Alsacia e Lorena, do Este, do Estado, do Meio-Dia, do Norte; de Orleans, de Paris-Lion-Mediterraneo e da Cintura de Paris pediram ao seu governo a prorogação de validade de todas as tarifas cujo prazo já tinha sido ampliado até 31 de Outubro ultimo, e que não foram ainda revistos.

Esta prorogação do prazo de validade terminará logo que sejam apuradas as tarifas que devem substituir, as actuaes, e cujos projectos devem ser apresentados até 31 de Dezembro proximo, o mals tardar.

Trafego internacional

Vae reunir no dia 28 do corrente, em Valencia del Cid, a conferencia das direcções dos caminhos de ferro francezes, hespanhoes e portuguezes, para se tratar do trafego internacional, tanto de passageiros como de mercadorias.

Ventilar-se-hão n'ella questões da maior importancia, no actual momento, taes como o estabelecimento de comboios directos, em varios sentidos; a ligação de carruagens directas de nossas para outras linhas, a applicação de tarifas combinadas, etc.

Por parte das linhas portuguezas, entre outros delegados vae o sr. Fernando de Sousa, o incansavel representante da Companhia do Valle do Vouga, ainda convalescente da operação que ha pouco soffreu, e pela Beira Alta, vae, como adjunto do respectivo Delegado, o nosso correspondente em Paris que já alli é agente commercial daquella Companhia.

A companhia de Medina a Salamanca em 1921

A receita bruta de exploração das linhas d'esta Companhia no anno findo, deduzidos os impostos para o Governo foi de 2.434.970,38 pesetas, menos 29.258 pesetas do que no anno de 1920.

Apezar de ter transportado menos 2.897 passageiros que no anno anterior, houve um augmento de receita de passageiros de 20.836,03 pesetas devido, principalmente, aos passageiros de Portugal em transitio para França e vice-versa.

Nos transportes de mercadorias em grande velocidade nota-se uma differença para mais de 20 toneladas e de receita de 3.648 pesetas.

Na pequena velocidade houve uma diminuição de 7.985 toneladas e 69.354 pesetas de receita.

A electrificação nos caminhos de ferro italianos

A Italia está tratando com grande actividade de electrificar a sua rêde. Já se acham electrificados 600 kilometros de linha dos caminhos de ferro do Estado.

Apezar do augmento de trafego computado em quatro vezes maior que d'antes, calcula-se que se economizam uns cincoenta milhões de liras por anno.

Está em projecto a electrificação de 6.000 kilometros mais. Quando estiver todo o projecto concluido, em vez de se consumirem 2.500.000 toneladas de carvão, consumir-se-hão 600 milhões de kilowattios. As empresas particulares estão também tratando dos projectos da substituição da tracção a vapor pela electrica.

A Italia é um paiz muito pobre em carvão. No seu solo encontram-se lenhites e outros carvões pobres que ha muito se utilizam no caminho de ferro, onde também a lenha sempre deu uma forte contribuição para as locomotivas, de forma que a substituição de vapor pela electricidade além de outras vantagens, tem a de evitar a saída de alguns milhões em ouro gasto com a aquisição da hulha, no estrangeiro.

Aos bibliophilos

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

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

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

Note-se, que a collecção está *absolutamente completa*, com os numeros *hoje rarissimos* que não se obteem por preço algum, como os que se referem ás mortes de el-rei D. Carlos e de Sidonio Paes, á proclamação da Republica e outros factos importantes.

Quem mais dá?

Os caminhos de ferro austriacos

Apezar da critica situação por que a Austria está passando, o governo está intensificando a electrificação dos caminhos de ferro do Estado, graças aos excellentes resultados obtidos com a exploração das linhas em que tal systema foi posto á prova.

Naturalmente estão-se electrificando as linhas de Sabskammergut, Vorarlberg e as que com estas entroncam, tendo-se iniciado os trabalhos na estação de Innsbruck, esperando se que ainda este anno fique concluida a divisão de Arlberg, bem como a ampliação da estação de Rutz, cuja anergia vae ser augmentada a 6.700 cavalos.

Muito adeantados vão também os trabalhos de construcção das estações de Malluitz que desenvolverá 7.500 cavalos e a de Stubach com 4.700.

No proximo anno contam inaugurar a estação de Spullerose que produzirá uma energia de 4.000.

Rapidos Madrid-Sevilha

A partir do dia 1 d'este mez, os rapidos Madrid-Sevilha que se effectuavam trez vezes por semana, passam a circular diariamente.

Enquanto a Companhia dos Andaluzes não restabelecer também a circulação diaria dos expressos entre Baeza e Granada, com combinação para Almeria, a correspondencia em Baeza só terá logar ás terças, quintas e sabados para os passageiros com destino a Granada e Almeria e ás segundas, quartas e sextas para os procedentes d'essas cidades.

Os caminhos de ferro chilenos

Apezar da situação dos caminhos de ferro do Chile não se ter agravado sensivelmente com as consequencias da guerra, estando longe de luctarem com as dificuldades com que se veem a braços os de outros paizes, resolveram também electrificar as suas linhas.

Espera-se que já no proximo verão se possam inaugurar umas 144 milhas de linha electrica.

A linha chilena de maior trafego é a que vae de Valparaizo a Santiago, da qual parte um ramal que passa por cima dos Andes para formar o extremo chileno do caminho de ferro tracentimental a Buenos Ayres.

Por ella se transportam diariamente umas 4.000 toneladas em cada sentido, sendo a primeira que vae ser electrificada.

A electrificação inicial far-se-ha n'um trajecto de 116 milhas desde Valparaizo a Santiago e 28 milhas de Las Vegas aos Andes.

N'ella serão empregadas 38 locomotivas de 127.000 toneladas, conforme sejam para comboios de mercadorias ou passageiros, da força entre 2.250 e 1.500 cavalos e da velocidade entre 40 e 62 milhas á hora.

A corrente electrica será directa e de 3.000 voltas. Com o preço de carvão que oscila actualmente entre 15 a 20 pesos por tonelada, espera se obter uma economia de 60 a 80 % no custo da força motriz.

A grande abundancia de torrentes de agua que ha no Chile é um poderoso elemento para a obtenção da energia electrica em condições bastante economicas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Resultado da exploração em 1921

Na rede propria

O resultado geral do exercício de 1921 foi:

Receitas do trafego.....	42:821.773\$93	
Garantias de juro.....	400.615\$46	
Receitas fora do trafego.....	110.886\$97	
		42:310.271\$50

Deduzindo:

Despesas d'Exploração.....	42:886.253\$58	
Impostos em Portugal.....	286.121\$21	
		43:172.374\$79

Saldo devedor da «Conta Geral da Exploração...»		862.103\$29
---	--	-------------

TERCEIRA PARTE

Factos geraes

Tendo o sr. Fausto de Figueiredo, em data de 4 de Julho de 1921, pedido a sua exoneração de Vogal do Conselho de Administração, foi, na mesma data e nos termos do Art.º 17.º dos Estatutos, nomeado, pelos srs. administradores representantes dos Srs Accionistas, o sr. Antonio de Almeida Vasconcellos Correia para preencher a vacatura, que agora deverá ser provida definitivamente pela Assembleia Geral Ordinaria dos srs. Accionistas segundo o mesmo Artigo, em virtude do qual temos a honra de propôr que confirmeis a referida nomeação.

Por Decreto de 8 de Julho de 1921, foi exonerado do cargo que exercia no Conselho de Administração o sr. Antonio de Almeida Vasconcellos Correia, e por Decreto da mesma data foi nomeado em sua substituição o sr. Fausto Cardoso de Figueiredo.

Em virtude do preceituado nos Artigos 13.º, 24.º e 29.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes Vo-gaes dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração,

por parte dos Accionistas, os Ex.^{mas} Srs.:

Antonio de Almeida Vasconcellos Correia
Manuel Maria Augusto da Silva Bruschy

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mas} Srs.:

Kergal
Alain Kergall
Georges Bouillat
Louis Escoffier

e no Conselho Fiscal

Dr. Antonio Centeno
José d'Oliveira Soares

Em conformidade com os Artigos 13.º e 24.º acima já citados, pode haver reeleição n'estes cargos.

A eleição dos representantes dos srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração compete á Assembleia Geral Ordinaria a realizar em Paris.

O vosso Conselho de Administração propõe que se fixem as remunerações dos seus Corpos Gerentes para o anno corrente.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

(Continua)

ARREMATACÕES

Lellão

Domingo, 19 do corrente e seguintes, ás 12 horas, e em virtude do Aviso ao Publico n.º 1357, de 19 de Junho de 1920, e do artigo 112.º da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica, na estação de Figueira, de todas as remessas inclusas nos respectivos prazos, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios de que poderão ainda retirar-los, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao sr. Chefe do Serviço do Movimento e Trafego, na Figueira da Foz, até ao dia 18 do mesmo mez.

Figueira da Foz, 6 de Novembro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração
F. Figueiredo e Silva

Fornecimento de travessas

Pelo presente se faz publico que até ás 12 horas do dia 1 de Dezembro proximo, se recebem propostas em carta fechada, na Secretaria da Direcção da Exploração, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 55.000 travessas semi-redondas e 15.000 rectangulares, de madeira de pinho da terra, segundo as condições do respectivo caderno de encargos, que se acha patente na referida Secretaria, no Serviço de Via e obras e na Administração da Companhia em Lisboa, na Rua Victor Cordon n. 1

A2 propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou por lotes não inferiores a 1.000 para as travessas semi-redondas e 200 para as rectangulares, ficando a cargo da Companhia as despesas de recepção em toda a linha da B. A. e nas estações do Ramal de Vizeu.

Cada proposta deve ser acompanhada de documento comprovativo de ter sido feito, na Thesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, ou na Thesouraria da Administração, em Lisboa, o deposito provisorio de cinco mil escudos para a totalidade do fornecimento e oitocentos escudos para cada lote de mil e duzentas travessas.

A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que lhe não convierem.

Figueira da Foz, 29 de Outubro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração
F. Figueiredo e Silva

Fornecimento de postes

Pelo presente se faz publico que até ás 12 horas do dia 1 de Dezembro proximo, se recebem propostas em carta fechada, na Secretaria da Direcção da Exploração, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 500 postes telegraphicos de madeira de pinho da terra, segundo as condições do respectivo caderno de encargos, que se acha patente na referida Secretaria, no Serviço de Via e Obras e na Administração em Lisboa, Rua Victor Cordon, 1.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou por lotes não inferiores a 50, ficando a cargo da Companhia as despesas de recepção em toda a linha da B. A. e nas estações do Ramal de Vizeu.

Cada proposta deve ser acompanhada de documento comprovativo de ter sido feito, na Thesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, ou na Thesouraria da Administração em Lisboa, o depósito de cento e cinquenta escudos para a totalidade do fornecimento e vinte escudos para cada lote de cinquenta postes.

A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que não convenham.

Figueira da Foz, 29 de Outubro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração
F. Figueiredo e Silva

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Concurso para a afixação de Anuncios

Esta Companhia anuncia que; desde esta data até 30 de Novembro proximo, se acha aberto concurso para a recepção de propostas para a afixação de anuncios a colocar nas estações e suas dependencias, casas de guarda, ao longo da linha, em postes, e nas carruagens, em conformidade com as condições que se encontram patentes na Repartição do Serviço do Trafego, onde poderão ser examinadss pelos interessados desde as 11 até ás 17 horas, ou então enviadas aos pretendentes que as solicitem.

As propostas deverão ser dirigidas ao Engenheiro Director da Exploração desta Companhia.

Figueira da Foz, 6 de Outubro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração
(a) F. de Figueiredo e Silva

Manual do viajante

Tendo-se esgotado completamente a 4.^a edição (1913) deste livro, e tendo sido vendido, por engano, o unico ultimo exemplar, que o autor resumava para si, compra-se na redacção d'esta "Gazeta" pela quantia de **10\$00 escudos** um exemplar, em perfeito estado.



Companhia de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo em 1921

Segundo o relatório da Administração apresentado á Assembleia geral effectuada em Abril ultimo, a situação das linhas d'esta Companhia hespanhola no anno findo, melhorou sensivelmente.

Nas linhas da Galiza houve uma pequena baixa nas receitas da exploração em relação a 1920, mas na linha de Zamora, em compensação registou-se um notavel augmento devido principalmente a menos escassez de material e do trafego proveniente da exportação de trigos, farinhas e outros productos agricolas cuja exportação o governo auctorizou livremente e que nos annos anteriores foi quasi nula em virtude das difficuldades que a lei estabeleceu á sua sahida do paiz.

As despesas augmentaram proporcionalmente nas linhas de Zamora e diminuíram nas da Galiza, resultando em ultima analyse um producto liquido superior ao do anno anterior, que se cifra em 221.942,20-pesetas, de que ha a deduzir 20,965 pesetas procedentes de juros e differenças de cambio resultantes da desvalorisação da moeda portugueza que a Companhia tem a abonar á linha do Minho com a qual tem serviço combinado pela fronteira de Valença-Tuy.

Os productos ordinarios e a exploração tiveram um augmento global de 170.250,86 pesetas, e os transitorios uma diminuição de 11.149,12 pesetas.

As despesas ordinarias tiveram um augmento de 19.288,86 pesetas, e as suplementares e de complemento attingiram um total de 475.733,20, devendo-se notar que os complementos de salarios no anno anterior comprehendia apenas os mezes de Abril a Dezembro, ao passo que em 1921 comprehendiam todo o anno.

Estes factores, porem, não tem influencia no resultado final da liquidação por que se compensou na conta especial da sobretaxa de 15 % nas tarifas e na de adeantamentos feitos pelo Estado.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Portuguesa de Phosphoros

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL (auctorisado Esc. 12.000.000\$00
(realizado Esc. 9.000.000\$00

Séde — Rua de S. Julião, 139 — LISBOA

Complemento da Emissão approvada pela Assembleia Geral Extraordinaria de 25 de Abril de 1923, na proporção de uma nova acção para quatro das actuaes

São convidados os srs. Accionistas a apresentar as suas Acções e os recibos representativos da ultima emissão, na séde da Companhia, desde 16 a 25 do corrente mez, das 10,30 ás 13,30 horas, devidamente relacionados em impresso fornecido no nssso Escriptorio, para opportunamente receberem as Acções que lhes pertencem no complemento da nova Emissão de Capital, conforme a deliberação da ultima Assembleia Geral Extraordinaria devidamente auctorisada pelo Governo,

Passado aquelle prazo, só a partir de Dezembro, ás terças e sextas, das 11 ás 14 horas, se receberão Titulos para o mesmo fim.

As Acções e recibos serão devidamente carimbados no acto da apresentação e em seguida restituídos.

Lisboa, 11 de Novembro de 1922.

Pelo Conselho de Administração

(a) *D. Luiz de Lencastre*
(a) *Hugo O'Neil*



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 11 de Novembro de 1922.

O mercado cambial, nos ultimos tempos, tem estado instavel, sendo por vezes importantes as oscillações, quer na descida quer na subida das divisas estrangeiras.

A queda cambial do escudo sobre Londres, que viera até 2, valendo a libra 120\$00, fôra demasiado rapido desde a cotação média de 3. A consequencia necessaria tinha de ser uma reacção, como sempre acontece, ainda que não interviesse o facto favoravel de ter o governo as disponibilidades cambiaes de uma parte da exportação nacional, que tornavam dispensavel o seu recurso a compras de praça para se habilitar com ouro para os seus pagamentos externos.

Mas tambem, por sua vez, a propria melhoria cambial, em que a divisa de Londres seguira até bem acima dos 3, fôra quasi brusca. Segundo a mesma lei economica natural tinha de vir egualmente uma reacção a favor das divisas estrangeiras. Assim succedeu, tendo-se visto o cambio de Londres vir para baixo dos 3.

Terá o Governo intervindo, como se disse, na melhoria cambial, vendendo ouro na praça para valorizar o escudo? Ainda que hajam taes intervenções, temos de assistir de quando em quando a subidas e descidas mais ou menos rapidas nas cotações cambiaes, pelas acções e reacções naturaes da derrocada a que vimos assistindo.

E' provavel que tambem para tudo isto venha concorrendo um pouco a propria instabilidade dos cambios nas praças estrangeiras, na de Paris especialmente, como tambem frequentemente acontece, ás vezes apenas por mero espirito de imitação dos especuladores. A queda do franco, explicavel por varias causas, entre as quaes o afundamento do marco, deve ter corrido, com todas as oscillações respectivas, para alguns dos movimentos irregulares dos cambios em Portugal.

A triste verdade é que se o estado da riqueza e da producção nacional ainda permittiria cotações muito mais altas do escudo, quando estivessem finalmente em ordem e progresso a administração publica e a actividade economica, tambem ainda n'estas não vemos situações e horizontes que façam esperar outra coisa que não seja a desastrosa derrocada cambial. A vida dos governos, dos partidos e das classes continua a ser essencialmente a que tem sido desde 1919, isto é, a que nos levou a libra desde cerca de 9\$00 para 120\$00, embora deste ponto descesse outra vez por uma reacção feliz mas insegura. Os olhos devem considerar e ver factos no seu conjuncto e na sua marcha geral. Então apenas fica dominando tristemente em nosso espirito a ideia de que vimos assistindo desde 1919 a uma catastrophe progressiva e destinada a crescer cada vez com mais velocidade, emquanto se viver como se tem vivido, sendo certo que não ha mudança nenhuma, a não ser sempre no peor sentido.

Por sua vez a carestia da vida ainda avança com maior velocidade do que a desvalorisação do escudo. Os especuladores nacionaes estão muito longe de ser principalmente os que fazem o negocio bancario e cambial. São os negociantes, os industriaes e já talvez mais do que elles os agricultores, sem fallarmos de muitos elementos de outras classes sociaes. A nocividade d'essa gente passou alem da Taprobana: isto é, muito alem da acção funesta dos proprios politicos. Afinal tudo junto fôrma um systema de vida nacional cuja essencia é o saque, a expoliação, a ruína. Ha menos de trez mezes previmos que dentro de pouco tempo o custo da vida duplicaria e triplicaria tragicamente. Vamos andando para lá com rapidez, ainda antes de se applicarem as novas tributações, que mal se iniciaram com a applicação do imposto de transacções.



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 include-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.** — 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 **GELICIER**
Sahirá a 20 de Novembro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.

Casa Blanca



Vapor francez **VOLUBILIS**
Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

Bordeus



Vapor francez **FIGUIG.**
Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª
Praça Duque da Terceira.

Rouen, Londres e Anvers



Vapor dantzig **TEJO**
Sahirá a 21 de Novembro.
Agente, Pinto de Vasconcellos.
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rouen e Londres



Vapor allemão **FALKENSTEIN**
Sahirá a 29 de Novembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Bordeus



Vapor Dantzig **SADO.**
Sahirá a 18 de Novembro.
Agentes, Pinto de Vasconcelos.
Lt. Caes do Sodré, 52

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



Vapor hollandez **ZEELANDIA.**
Sahirá a 20 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª,
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

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



Vapor holandez **POELDIK**
Sahirá a 22 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª

Leixões, Vigo, Cherbourg Southampton e Amsterdã



Vapor holandez **FLANDRIA**
Sahirá a 29 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª

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



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

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



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



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

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



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

Vapor francez **ROMA**
Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª,
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º
Praça Duque da Terceira, n.º 1



Beyrouth, Jaffa, Smyrna Pireu e Marselha

Vapor francez **MADONA**
Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.



portos do Sul do Brazil

Vapor brasileiro **BAGÉ**
Sahirá a 26 de Novembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.



Portos d'Africa Oriental Portuguesa

Vapor allemão **ADOLF WOERMAN**
Sahirá a 3 de Dezembro.
Agentes Marcus & Harting,
Rocio, 50.



Portos d'Africa Oriental Portuguesa

Vapor allemão **USARAMO**
Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.



portos d'Africa occidental Portuguesa

Vapor allemão **WIBBERT**
Sahirá a 8 de Dezembro.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Portos d'Africa Oriental Portuguesa

Vapor allemão **WANGONI**
Sahirá a 23 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.



Hamburgo

Vapor allemão **SPICA**
Sahirá a 17 de Novembro.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



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

Vapor inglez **AVON.**
Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, James Rawes & G.ª, Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

Bremen



Vapor allemão **SAFFI**
Sahirá a 17 de Novembro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Rotterdam e Hamburgo

Vapor allemão **USSKUMA**
Sahirá a 8 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.



Leixões, Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **ARAGUAYA**
Sahirá a 22 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.



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

Vapor inglez **SIRIS**
Sahirá a 20 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglez **HOLBEN**
Sahirá a 17 de Novembro.
Agentes, Garland, Laidley & C.ª
T. Corpo Santo, 10-2.º



Africa oriental

Vapor Portuguez **PEDRO GOMES**
Sahirá a 1 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Madreia e Canarias

Vapor inglez **AGNELA**
Sahirá a 24 de Novembro.
Agentes, Garland, Laidley & C.ª
T. Corpo Santo, 10-2.º.



Madreia, Pará e Manaus

Vapor inglez **ELDEBRAN**
Sahirá a 30 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª
Travessa do Corpo Santo, 10-2.º.



Havre, Anvers e Hamburgo.

Vapor brasileiro, **MARAN-GUAPE**
Sahirá a 18 de Novembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.



Havre, Anvers e Hamburgo.

Vapor brasileiro **CAXIAS**
Sahirá a 20 de Novembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.



Madreia e Canarias

Vapor inglez **ANDORINHA**
Sahirá a 17 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª,
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SEVRAN (S. & O.) FRANÇA