

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

21.º do 35.º anno | LISBOA, 1 de Novembro de 1922 | Número 837

## SUMMARIO

A transversal de Setil a Peniche, por J. Fernandes de Sousa .....	241
As relações de Portugal e Espanha, por Quirino de Jesus .....	244
No Brazil .....	245
Parte oficial .....	245
Linhos Portuguezas .....	246
A quarta vía em França .....	246
Viagens e Transportes .....	246
Carta de Paris, por Guerra Maio .....	247
A situação da Alemanha .....	248
União internacional dos Caminhos de Ferro .....	248
A companhia de Salamanca à Fronteira de Portugal em 1921 .....	249
Arrematações .....	249
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação) .....	249
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro .....	250
Cotações .....	251
Vapores .....	252

## A transversal de Setil a Peniche

Referimo-nos de passagem na *Gazeta* de 16 do corrente á necessidade de construir a linha de Setil a Peniche, especialmente o troço de Setil ás Caldas, para ligação das linhas de Leste e Oeste.

A importancia do assumpto leva-nos a versá-lo mais individuadamente.

Como é sabido, por decreto de 27 de Setembro de 1899 foi encarregada uma comissão technica de delinear e propôr a rede complementar de caminhos de ferro entre o Mondego e o Tejo á semelhança do que por decreto de 6 de Outubro de 1898 se determinará para as zonas extremas, ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo.

Presidia á comissão o illustre engenheiro Paiva Couceiro e faziam parte d'ella os engenheiros Mattos Cid, Bernardo de Aguilar, Antonio da Silveira e Alvaro de Castellões.

Circunstancias que é ocioso referir deram logar a que só por intervenção do sr. conde de Paçô Vieira, quando ministro, a comissão realisasse o seu trabalho, effectuando o inquerito em 1904 e apresentando o seu relatorio datado de 1 de Junho de 1905.

Figuravam no plano proposto tres transversaes de via larga ligando as linhas de Leste e Oeste. Eram as duas primeiras as de Alverca a Ericeira, considerada linha interior de serviço das linhas defensivas de Torres Vedras; Carregado a Torres Vedras por Alemquer e Merceana, suprindo o ramal d'este nome, valiosa sob o ponto de vista militar e commercial. A terceira

e mais importante ia de Setil a Peniche, pelo Cartaxo Rio Maior e Obidos.

De Rio Maior partiria uma linha de via estreita por Torres Novas em direcção a Thomar, que seria o centro de irradiação de um grupo de linhas d'essa bitola.

Além do valor estrategico que a esta linha se atribuia por ficar situada ao abrigo da primeira linha de defeza de Lisboa, tem a importante função de ligação das de Leste e Oeste e serve os concelhos de Cartaxo, Santarem, Rio Maior, Obidos e Peniche.

Durante o inquerito, a Camara das Caldas pediu que fosse a estação das Caldas a de cruzamento da linha de Oeste.

A Associação dos Engenheiros Civis ponderou no seu parecer que seria preferivel dar á transversal por ponto obrigado as Caldas de preferencia a Obidos, a não haver razões ponderosas em contrario. Julgava que deveria ser Santarem o ponto de bifurcação da linha de Leste, se não fosse já facto consumado a criação no Setil da linha de Vendas Novas.

A comissão manteve sem alteração a directriz que primeiro adoptara. Fez partir a linha de Setil para não criar nova bifurcação e ter em conta a existencia de uma ampla estação d'entroncamento n'aquelle local.

Alegou ainda para justificar o cruzamento da linha de Oeste em Obidos: 1.º — que para ir ás Caldas teria que se transpor a portela de Landal e transpor um contraforte da serra dos Candieiros para seguir em peores condições de perfil até áquelle localidade. 2.º — que para fugir á lagôa de Obidos teria a linha, a partir das Caldas, que se inflectir para o Sul e approximar-se de Obidos ao lado e a pequena distancia da linha de Oeste entre as duas povoações.

O exame da carta mostra que eram exageradas estas aprehensões.

Vê-se, com efecto, que a partir de Rio Maior, quer se vá ás Caldas, quer a Obidos, ha que transpor a linha divisoria das aguas, prolongamento da serra dos Candieiros, de cota sensivelmente uniforme e de cerca de 200m, correspondendo um vale que sobe de Rio Maior a outro que desce para a ribeira de Salim. Transposta a cumeada — com ou sem tunel, conforme os estudos indicarem — é facil descer por esse vale e vir entrar na estação das Caldas pelo lado do Norte, como convém, e sahir pelo extremo Sul para Peniche. Vê-se mais que a lagôa de Obidos não obriga a desvio sensivel d'a linha recta que une as Caldas a Peniche e passa pela Foz do Arelo.

Dada pois a importancia das Caldas como centro commercial e estação de aguas concorridissima, justifica-se plenamente a preferencia que lhe deve ser dada sobre Obidos.

Não foram devidamente ponderadas estas razões.

Por decreto de 19 de Agosto de 1907 foi classificada a linha de Peniche, saindo do Setil e tendo por pontos intermedios Cartaxo, Almôster, Rio Maior, Obidos e Amoreira.

Na sua notável proposta de lei de 1910 o sr. conselheiro Moreira Junior previa a construcção da linha. Baldada iniciativa, que foi a ultima tentativa de acção methodica e criteriosa em matéria de caminhos de ferro!

Ha cerca de um anno veiu um banco pedir que fosse posta a concurso a concessão da linha nos termos das bases 5.ª e 6.ª, da lei de 14 de Julho de 1899, tomando o compromisso da apresentação de uma proposta. Fez-se o concurso, que ficou deserto, como era de prever.

A exploração, que se vai iniciar e deve em curto prazo tornar grande incremento, das minas de carvão do Lena torna palpitante de actualidade o problema da construcção da transversal de Setil ás Caldas.

O sr. dr. Vasco Borges, ministro do commercio, capaz de rasgadas iniciativas na criteriosa gerencia d'essa pasta, mandou proceder a minucioso exame e verificação da zona mineira e dos resultados das pesquisas feitas para se assegurar do valor dos jazigos e ter base segura para quaequer providencias de fomento que convenha tomar.

Se as presumpções favoraveis se verificam, a franca exploração d'esses carvões é, sobre tudo, um problema de transportes, que urge resolver, e para isso importa estudal-o methodicamente.

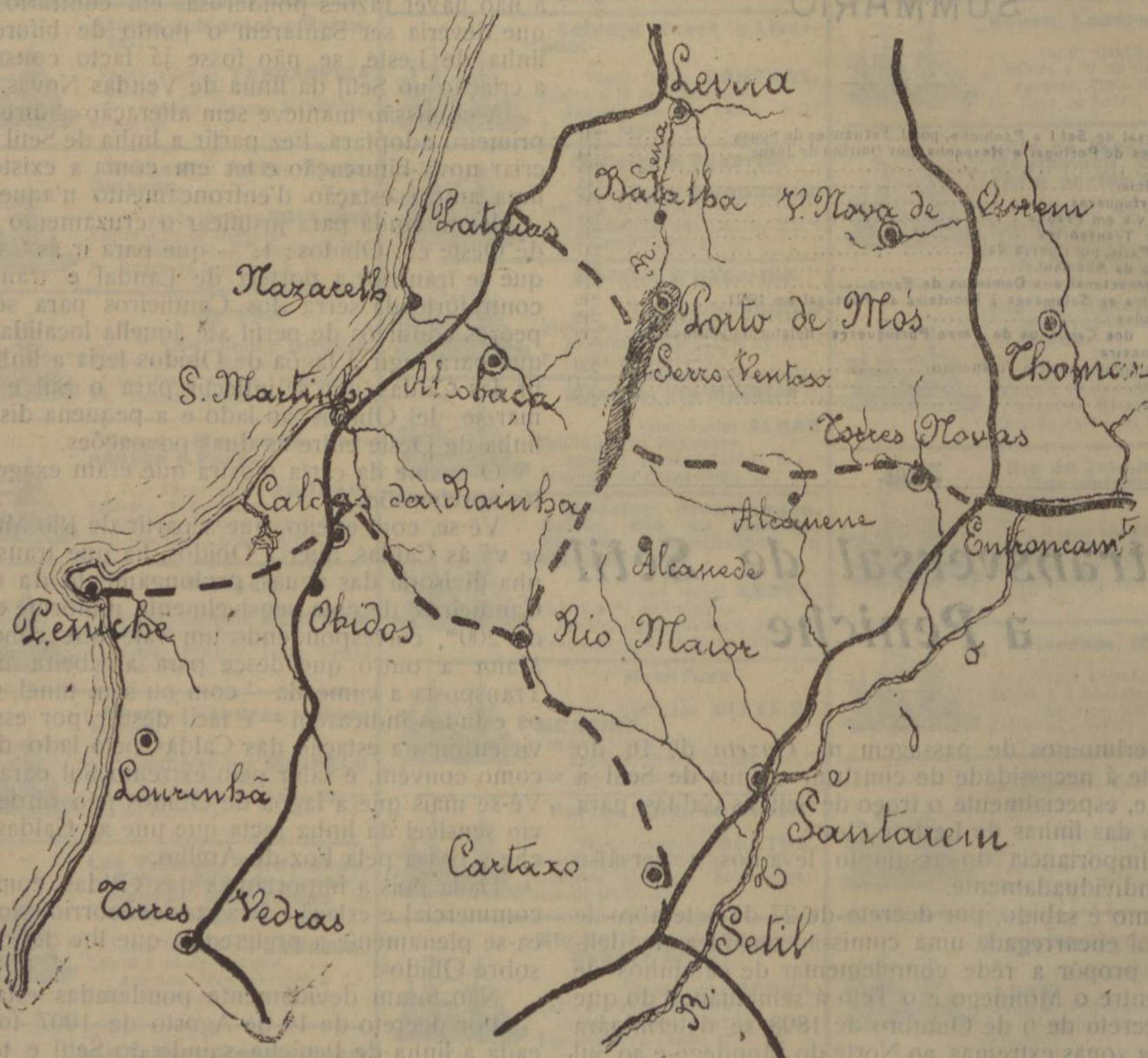
A zona carbonifera a que nos referimos estende-se, desde Porto de Mós ao Norte, até Valverde ao Sul em cerca de 15 kilometros, entre as serras de Porto de Mós e Moleanos a Oeste e de Alqueidão e Mendiga a

Como é sabido, a zona carbonifera fica entre as linhas de Oeste: Lisboa á Figueira e Alfarellos, e a do Norte: Entroncamento ao Porto, prolongada para o Sul pelo troço da de Leste, Entroncamento a Lisboa.

E' só pelos pontos extremos: Lisboa e Alfarellos, que as duas grandes linhas se ligam, faltando a transversal que corte essa longa malha de 200 km. de extensão e que desde 1907 está classificada.

E' a linha do Setil a Peniche, constituindo o prolongamento da de Vendas Novas ao Setil, cruzando a de Oeste em Obidos ou melhor nas Caldas, centro de maior importância.

A linha de Oeste foi construída com rampas fortes e curvas apertadas, o que torna difícil a tracção e limita muito a carga rebocada pelas locomotivas. O ter-



Leste. Zona extensa e estreita, tem o seu centro nas proximidades da portela de Serro Ventoso.

Para uma lavra intensiva ha que ter em conta os transportes faceis por grandes massas.

No interior da zona mineira terá de haver a rede de linhas de serviço de via estreita, 0<sup>m</sup>,60 a 0<sup>m</sup>,75, cujas ramificações vão receber o combustível ás diversas frentes de ataque e o conduzam, não só á grande fabrica de distilação e á central thermo-electrica, se n'uma phase definitiva se decidir estabelecê-l-as, quer aos grandes depositos, onde rapidamente se carreguem pela acção da gravidade os vagões da via larga que levarão o combustivel até aos diversos centros de consumo.

Qual deve ser a ligação das minas com a rede geral dos caminhos de ferro? Quaes os principaes centros de consumo?

reno que atravessa é muito accidentado, mormente entre Lisboa e Torres.

Não só o tráfego agricola, principalmente de vinhos, é avultado, como o é tambem o de madeiras e vai sendo o industrial. Logo que entre em laboração a grande fabrica de cimento da Maceira (o que em breve succederá) as dificuldades de exploração da linha, já hoje grandes, tornar-se-hão quasi insuperaveis.

No troço de Lisboa a Torres com 45 km. de extensão ha 3.700<sup>m</sup> em curvas de 350<sup>m</sup> de raio e 13 km. com inclinações de 15 a 18<sup>m</sup>/m sem fallar em 14 km. de 10 a 15<sup>m</sup>/m.

No prolongamento Torres-Figueira-Alfarellos é menos atormentada a planta, pois em 168 km. ha 120 em alinhamentos rectos e as curvas de 350<sup>m</sup> e 300<sup>m</sup> de raio sommam apenas 500<sup>m</sup>.

As pendentes superiores a 15<sup>m</sup>/m sommam apenas 800<sup>m</sup>. As de 10 a 15<sup>m</sup>/m sommam 57<sup>km</sup>.

Como se vê, o perfil é bastante accidentado, o que reduz as cargas rebocadas.

A Companhia iniciou já a substituição dos carris de 30 kg. pelos de 40 kg. para poder empregar máquinas potentes e mais pesadas, conforme o exige o desenvolvimento do tráfego.

Em 1921 a linha de Lisboa-Cintra-Torres teve a receita de 42.337\$00 por kilometro e a de Torres-Figueira-Alfarelhos a de 18.942\$00, o que representa um tráfego.

Desde que a fabrica de cimentos entre em plena laboração, não tardará que determine um tráfego de 50.000 a 100.000 toneladas annuaes. Juntem-se-lhe 100.000 a 300.000 toneladas das minas e chegar-se-há a uma situação sobremodo critica, em que a linha de Oeste não poderá dar vasão ao tráfego.

A transversal das Caldas ao Setil proporcionará, não só itinerario directo ao tráfego entre o Alemtejo e a região litoral, obrigado hoje a enorme circuito, como uma derivação, para a linha de Leste, do tráfego sobre Lisboa. Tornar-se-hão pois mais desafogadas as condições de exploração da linha de Oeste.

Conforme ponderámos mais de uma vez, foi erro imperdoável, mostrando ignorância do assumpto e subordinação do interesse nacional ás exigencias de campanario, o que as Camaras cometem, dando a preferencia a linhas de menos que secundaria importancia e omitindo na lei que foi promulgada ha pouco a construcção da que hoje mais interessa á economia geral.

Importa observar que não é grande a sua extensão, nem ha dificuldades dignas de menção que vencer.

Setil ás Caldas deve medir cerca de 60 kilometros, quasi todos faceis. Depois de transpor as colinas que separam o Cartaxo do vale do Rio Maior, sóbe facilmente por este até á portela mais conveniente da Serra dos Candieiros. Na vertente ocidental encontra o vale da ribeira de Salir para descer para as Caldas, em cuja estação deve entrar pelo Norte para sahir pelo extremo Sul em direcção a Peniche.

O troço das Caldas a Peniche deve medir 25 kilometros e tem secundaria importancia, embora a sua construcção se justifique n'uma segunda etapa.

O primeiro troço, Setil ás Caldas, poderia sahir de Santarem, contornando pelo Sul o contraforte em cujo extremo se empoleirou a cidade. Havia n'isso manifesta vantagem para as relações regionaes, mas a estação de Santarem não comporta o movimento a que dá logar uma bifurcação importante. Pelo contrario, a de Setil, expressamente construída para esse fim, está nas condições da larguezza e disposição de linhas para tal necessarias.

Apesar das diffculdades da hora presente ha meio de a construir sem encargos para o Thesouro. Não será, todavia, na melhor das hypotheses, antes de dois ou tres annos que se pode contar com essa linha em exploração. Como resolver então promptamente o problema do transporte dos carvões?

Ocorre naturalmente solução analoga á que adoptou a fabrica da Maceira, construindo um ramal que a liga em Martingança com a linha de Oeste.

Por isso a empreza fez estudar um ramal das proximidades de Serro Ventoso, não longe de Porto de Mós a Pataias, apeadeiro que é facil transformar em estação com o desafogo necessário. São pouco mais de 18 kilometros de linha quasi toda facil, sem obras de arte dignas de menção.

Segundo consta, a Sociedade Mineira do Lena tem negociações bastante adiantadas com a Companhia

Real para a construcção e exploração do ramal. Assim obtém o instrumento indispensavel para a primeira etapa da sua lavra.

E depois? Se esta atinge as proporções que se prevêem e o carvão fôr extraido e transportado em larga escala tal qual sae da mina? Como suprir a notoria insuficiencia da linha de Oeste, á qual afluam 50.000 a 100.000 toneladas de ou para a fabrica da Maceira e 100.000 a 300.000 toneladas annuaes de carvão. se a essa cifra chegar a producção anual das minas?

Mesmo com a derivação pela transversal Caldas-Setil não haverá pletora traduzida em demoras e embaraços grandes?

Duas soluções podem ser adoptadas, que importa estudar e comparar:

1.<sup>º</sup>—Um ramal que, sahindo da transversal em Rio Maior, vá por Valverde ás proximidades de Serro Ventoso, ao coração da zona carbonifera.

2.<sup>º</sup>—Uma linha mais extensa, com cerca de 50 kilometros, que sahindo da de Leste no Entroncamento vá por Torres Novas passar a cerca de 4 kilometros ao Norte de Alcanena e contornando a serra de Mendiga subir até Serro Ventoso, traçado que a carta mostra não ter dificuldades de maior.

Qual d'estas soluções se deveria adoptar? Na hypothese de attingir a lavra das minas proporções que a justificassem, essa linha tinha a vantagem de trazer o carvão ao principal deposito da Companhia Real e a um ponto de irradiação de linhas ferreas que facilitaria a distribuição do carvão por diferentes regiões do paiz.

Alem do tráfego das minas, a zona atravessada tem incontestavel valor.

Na carta junta esboçamos as trez soluções alvitadas, a primeira das quaes, ramal de Pataias, creio que não tardará em ser realizada e as outras duas devem ser estudadas quando a verificação ordenada do resultado das pesquisas justificar o minucioso exame do problema de transporte.

Deus permita que as presumpções optimistas inspiradas pelo que das lignites do Lena se sabe já se verifiquem plenamente e que áquelle regiao possa pedir o paiz valioso tributo para suprir em parte a sua deficiencia de combustivel.

Entretanto, devia-se tratar, e já, da construcção da linha Setil-Caldas, que deve ser construida e explorada pela Companhia Real. Não é admissivel que um troço curto de ligação das linhas de Leste e Oeste em prolongamento da de Vendas Novas ao Setil seja confiado a empresa diferente da que explora as trez. Portanto, nem o Estado nem um novo concessionario deve intervir n'um grupo de linhas ligadas pela mais estreita solidariedade.

Não podendo a Companhia, por virtude do seu convenio, tomar novas concessões, convém adoptar uma formula que assegure a sua cooperação com o Estado. E' ella quem pelos recursos de material e pessoal da exploração pode construir mais facil e economicamente a nova linha.

Poderia pois o Governo encarregar a Companhia de elaborar o projecto e orçamento, e depois d'estes aprovados proceder á construcção por conta do Estado, abonando-se-lhe uma percentagem para remunerar o serviço de administração e dando-lhe partilha nas economias realisadas em relação á cifra do orçamento.

A despesa sairia da dotação de 30.500 contos para construcção de linhas, ultimamente auctorizada, indo os Caminhos de Ferro do Estado buscar o necessário para prover á deficiencia de recursos para as construcções incluidas na lei a uma operação de cre-

dito, para a qual tem o fundo especial recursos sufficientes.

Deve ser utilizado material fixo e circulante obtido da Alemanha em conta de reparações para diminuir o desembolso de dinheiro.

Quanto á exploração, é naturalmente a C. P. quem a deve fazer, garantindo-se-lhe a receita bruta necessaria para cobrir as despezas. Para esse fim é justo que da receita liquida determinada nas linhas actuaes pelo trafego da nova linha, reverta uma parte para ocorrer aos encargos d'esta.

No caso, absolutamente improvavel, de insuficiencia de receita assim calculada, o Fundo Especial deve fazer os necessarios adiantamentos reembolsaveis, tanto mais que para elle revertem os impostos de transito e sello da nova linha.

Se houver excesso será destinado á amortisação do capital exigido pela construcção, dando-se á Companhia uma percentagem como remuneração do seu serviço.

Assim se evitariam encargos, tanto para o Thesouro como para a Companhia e se tornaria possivel a imediata construcção da linha.

Devem-se ainda estudar os ramaes, quer de Rio Maior, quer do Entroncamento, para se escolher o melhor modo de servir as minas, se o seu trafego se tornar susceptivel de attingir proporções que justifiquem a construcção de um ramal alem do de Pataias.

Para já impõe-se a construcção d'este de preferencia á ligação com a Maceira, pois a estação de Martinhança não comporta o trafego que das minas lhe viria junto ao da fabrica de cimento e outras. Alem d'isso o carvão que venha para o Sul, e é a maior quantidade, onerado com menor percurso.

Como se vê do que fica exposto, a construcção imediata da linha de Setil a Peniche impõe-se e é realisavel sem dificuldades financeiras dignas de nota.

J. Fernando de Souza

## As relações de Portugal e Hespanha

Muito se tem escrito, ultimamente, a respeito das relações de Portugal e Hespanha, a proposito da entrevista de D. Affonso XIII com o director do *Diario de Noticias*. Não se pode fazer um juizo verdadeiro ácerca das palavras do soberano hespanhol e dos proprios assumptos então versados sem pôr bem a vista nas situações e problemas fundamentaes das nações peninsulares.

A Hespanha quer ser outra vez legitimamente uma potencia mediterranea, talvez colonial, e por fim continental europea. Não falta quem por lá julgue que não pode sé-lo sem a absorção de Portugal primeiramente apenas economica, se a politica não fôr logo possivel. No fundo, o testamento de Florida Branca, para uma incorporação amigavel e suave, está sempre em vigor aos olhos de muitos hespanhoes, embora mudem os modos calculados de applicação.

A historia creou d'este lado um sentimento patrio, que se opõe a todas as razões geographicas, politicas e ethnographicas, se quizerem, da unificação iberica. Ainda assim, esta só é impossivel enquanto elle tiver amparos decisivos, que estão muito longe de ser por si os da alliança ingleza. O primeiro, que tem servido até hoje e continuará a servir por algum tempo, é a existencia das grandes colonias portuguezas. Ellas nos dão a consciencia forte de um destino de grande va-

lor internacional e individualidade juridica no mundo. O segundo, que absolutamente devemos preparar enquanto se não emancipem as nossas possessões, tem de ser uma definitiva solidez economica e financeira da metropole. Tem ella de vir especialmente por uma agricultura extensa e perfeita, uma industria sufficiente, um commercio largo e prospero, uma navegação consideravel. Sem ella, e já sem dominio ultramarino, é obvio que á nossa populaçao faltaria consistencia moral e material para ser independente. A fusão com a outra do lado, mais de tres vezes superior, e com plenitude de vida propria, seria inevitável.

Qual deve, pois, ser a primeira politica nacional? Continuar com intensidade a nossa missão colonizadora e ao mesmo tempo regenerar as nossas finanças e desenvolver com vigor o povoamento e a laboura da metropole, pontos de partida para todo o grande resto. As bases decisivas de toda essa obra dependem exclusivamente da nossa vontade e recursos proprios. Basta uma sã vida nova do Estado, das classes, das familias, dos individuos, com o possivel adjutorio dos portuguezes que estão nas colonias e em paizes estranhos. Só então é natural, justo e humano pedir, obter e aceitar, na medida conveniente, emprestimos e colaborações economicas de capitais estrangeiros, com proveitos communs. E' claro que esse concurso nos pode vir tambem da Espanha, em grande parte. Completar-se-hão assim as maiores ligações moraes, scientificas e literárias, que devem existir entre as duas sociedades ibericas. Em todas estas relações, rematadas com os laços maiores entre a Peninsula e a America hispanica e lusitana, deve estar a suprema potencia da solidariedade latina. Esta será indispensavel ao equilibrio universal, ainda que da Conferencia Pan-americana de Santiago do Chili, em março de 1923, saiam fórmulas e actos conducentes a uma nova Liga das Nações que abranja a humanidade civilizada.

Mas que temos em Portugal? Uma politica de boas intenções mal fundadas levou-nos para a guerra na Europa: quando toda a nossa lucta devia ter sido, ainda com maior extensão e força, no continente negro. Uma governação infeliz vem apenas cavando a nossa ruina: que é já de 1.300.000 contos no Estado, e duas ou tres vezes maior no paiz, com tendencia para augmentar na propria velocidade. Tres ou mais grupos financeiros, sem medida nas ambições cheias de maus exemplos, acompanham ou excedem a accão dos partidos nos devorismos e estragos: no esgotamento substancial da patria. Parallelamente, em geral, a agricultura, a industria, o commercio de todas as dimensões especulam, agiotam, desordenam e extenuam com os argentarios. A maior parte da laboura do sul torna se pecuaria. A do norte retrograda nos aproveitamentos. A terra produz cada vez menos — já nem sequer dois terços do que dava antes — asselvajandose, provocando o bolchevismo. Ella ainda mais desorganiza tudo pela venda do seu producto á Hespanha, em contrabando, por cobiça de pesetas e de cambios. Os exploradores de todos os feitos põem lá fora o seu dinheiro, já mais de 200.000 contos em ouro. Tudo isto prosegue. O valor intrinseco da nossa propriedade, do nosso rendimento, da nossa moeda, tende na escala para proximo de zero. Os ultimos termos d'esta série tragica, se fosse possivel, seriam a explosão do extremismo revolucionario, a perda das colonias, a inanição absoluta da metropole e depois a nossa incorporação na Hespanha, por falta de resistencia vital.

Que pensam, de si para si, os grupos financeiros? Que não ha remedio possivel. Que só resta prolongar o mesmo systema de politica esbanjadora e improdutiva e de explorações parasitarias e vorazes, com novas colheitas de lucros faceis, vindo capitais de fóra,

por emprestimos, creditos, cooperações economicas, a titulo de se melhorarem os cambios e os preços, de se entrar na reconstrucção e de se desenvolver a economia. De acordo implicito com elles, as facções poderiam continuar com esses recursos a funesta administração que vimos tendo e que não podem mudar. Elles mesmos ganhariam as comissões e participações d'estes negocios. Transfeririam lá para fóra o que fossem de ahí liquidando em ouro: como veem fazendo ao fructo das suas vindimas indigenas. Foi-lhes impossivel realizar todo este sonho com entradas de libras e dollars, em operações buscadas laboriosamente. Voltaram então com mais viveza os olhos para as pesetas, que viriam a fôro de approximações luso-hespanhola. Achariam bem que ao vizinho se dessem para isso vantagens na hydro-electrica, na viação ferrea, talvez na zona de pesca meridional, e muito provavelmente na administração de productos industriaes. Até agora vendia-se á Hespanha pelos *duros* valiosos tudo o que era ainda pouco para nós, augmentando-se a ruina, a miseria, o cahos. Depois, com o ouro da assistencia financeira e económica dos nossos irmãos peninsulares comprariam os artigos das suas fabricas e até da sua agricultura. Viria um inter-cambio inverso do que vem sendo feito pelo contrabando. Sómente d'esta feita, ao mesmo tempo que produziamos cada vez menos, como até aqui, a Hespanha estaria dentro da nossa casa como grande credora e emprezaria. Cresceria de todos os modos a nossa desorganisação e fraqueza. Quem não vê que assim chegariamos ainda mais depressa á perda das nossas possessões e da nossa independencia?

E' evidente que o nobre coração do monarca hespanhol é estranho aos designios dos grupos d'este paiz hoje a saque. Tão pouco D. Affonso XIII tem por objecto da sua vontade recta as consequencias graves d'este mercantilismo séco. O seu alto e bello espirito, porém, pode enganar-se, quanto á oportunidade e a forma da cooperação do seu illustre povo no levantamento económico e financeiro de Portugal. Fóra dos elementos que nos veem arruinando, uma reacção inevitável de portuguezes, que se não deve confundir com revolução, levará a devida reforma ao Thesouro, á Banca, á terra e ainda após ao resto, abrindo uma era de reorganisação e de progresso na metropole e nas colonias. Então ficar-nos-ha bem pedir e aceitar, com utilidades communs, o justo e prudente auxilio de outras nações amigas. Entre as quaes nos possam ajudar efficazmente, poderá ter logar muito especialmente a Hespanha, com toda a grandeza moral do seu chefe prestigioso.

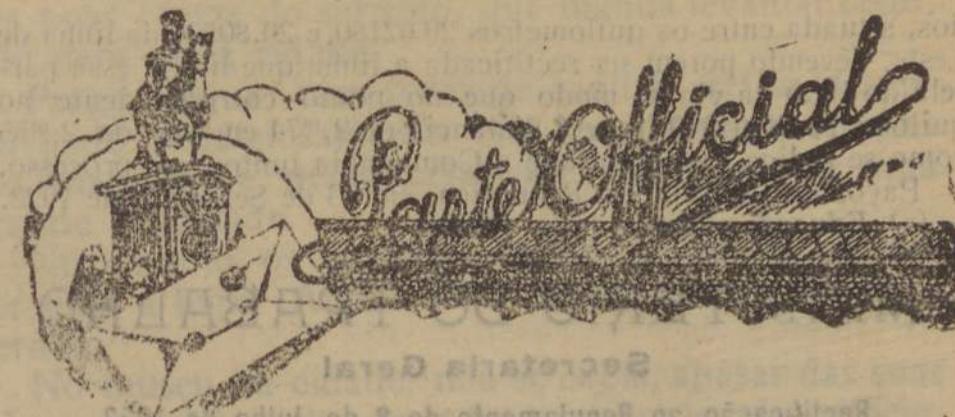
*Quirino de Jesus.*

## NO BRAZIL

### As receitas das linhas ferreas

Segundo as ultimas estatísticas officiaes, as receitas kilometricas dos caminhos de ferro brasileiros foram no ultimo anno as seguintes:

S. Paulo Railway, 124.577\$545; Companhia Paulista, 25.176\$344; Central do Brazil, 23.831\$090; Mogyana, 13.538\$600; Leopoldina, 9.296\$023; Great Western, 6.601\$419; Auxiliaire, 6.397\$466; Oeste de Minas, 5.913\$033; vias ferreas de Paraná e Santa Catharina, 5.658\$518; Sul Mineira, 4.120\$788; Rede Cearense, 3.306\$924; Viação Bahiana, 3.837\$819; Great Southern (Rio Grande do Sul), 1.809\$922; Caxias a Cajazeiras, 1.664\$415.



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Decreto n.º 8:380

Considerando que é cada vez mais critica a situação financeira das empresas exploradoras de caminhos de ferro, pela crescente depreciação da moeda e consequente encarecimento dos materiais;

Considerando que os resultados da exploração do exercício de 1921 comprovam essas dificuldades pela existencia de um *deficit* de exploração consideravel nas linhas do Estado e de insuficiencia das receitas para satisfazer os encargos financeiros obrigatórios das companhias ferroviárias, o que não permite a aquisição urgente de material fixo e circulante e acudir á situação do pessoal em face do crescente encarecimento da vida;

Considerando que o custo do transporte representa uma pequena fracção do custo da mercadoria e que a sua elevação nos caminhos de ferro se mantem muito abaixo da proporção em que subiu o custo do transporte por outras vias e o das proprias mercadorias transportadas;

Considerando que as empresas ferroviarias teem solicitado o aumento das sobretaxas até o maximo de 500 por cento, o que representa um aumento de 50 por cento sobre os preços actuaes;

Considerando que a situação económica do paiz depende em grande parte do regular funcionamento dos seus caminhos de ferro sem deficiencias de serviço, condicionadas sempre pelo seu equilibrio financeiro, que nas actuaes circunstancias só pode tentar obter-se pela elevação dos preços de transporte;

Considerando que, segundo preceituia a lei n.º 952, de 5 de Março de 1920, a receita das sobretaxas é integralmente aplicada a saldar o *deficit* de exploração, a satisfazer os encargos financeiros obrigatórios das empresas ferroviarias e á execução de obras indispensaveis e aquisição de material circulante, constituindo o remanescente receita do Estado;

Ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Usando da faculdade que nos confere o § 3.º do artigo 38.º da Constituição Política da Republica Portuguesa, havemos por bem, sob proposta do Ministro do Comercio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' autorizada a elevação até 500 por cento das sobretaxas sobre os preços das tarifas dos caminhos de ferro do continente, cabendo a cada empresa regular a sua distribuição parcial ou total até áquele limite pelos trasportes de passageiros e mercadorias, separadamente ou em conjunto, conforme as condições do respectivo trafego o aconselharem.

§ 1º São mantidas as isenções para os generos de primeira necessidade nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 7.959.

§ 2.º A comissão de sobretaxas ferroviarias deverá propôr ao Governo a diminuição das mesmas sobretaxas á medida que a situação cambial o permita.

Art. 2.º Mantém-se em vigor no respeitante á autorização do artigo anterior as prescrições dos artigos 2.º, 3.º e 4.º do decreto n.º 7.018, de Outubro de 1920.

Art. 3.º Este decreto entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministerio e o Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da Republica, em 22 de Setembro de 1922. — *Antonio Maria da Silva — João Catano de Menezes — Vitorino Maximo de Carvalho Guimarães — Antonio Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Eduardo Alberto de Lima Basto — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Julio Navarro.*

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que seja declarada sobrante a parcela de terreno com a area de 583,37<sup>m²</sup> situada á direita da linha de Leste, entre os quilometros 29,450 e 29,490, conforme a planta junta ao processo.

Paços do Governo da Republica, em 23 de Setembro de 1922.  
— (a) *Eduardo Alberto Lima Basto*

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, com a area aproximada de 1.090 metros quadra-

dos, situada entre os quilometros 29 62180 e 29.80820 da linha de Leste, devendo porem ser rectificada a linha que limita essa parcela do lado da via de modo que no ponto correspondente ao quilometro 29 64890 fique á distancia de 2, m<sup>74</sup> em vez de 2, m<sup>55</sup> como se indica na planta que a Companhia juntou ao processo.

Paços do Governo da Republica, em 23 de Setembro de 1922.  
— (a) Eduardo Alberto Lima Basto.

## MINISTÉRIO DO TRABALHO

### Secretaria Geral

#### Rectificação ao Regulamento de 8 de Julho de 1922

##### (Horário do Trabalho)

Artigo 34.<sup>º</sup> Para o serviço das estações serão organizados turnos.

§ unico. Para o computo do trabalho efectivo de cada empregado de estação, as empresas ferroviárias deverão submeter á aprovação da fiscalização dos caminhos de ferro a nota das estações que julguem dever ser abrangidas pelas disposições do artigo 11.<sup>º</sup> Esta nota deve ser acompanhada dos elementos necessários para se poder apreciar por uma forma concreta o movimento diário de cada estação e o serviço em cada turno.

Artigo 38.<sup>º</sup> Nos serviços do movimento e de tracção, quando seja conveniente para facilidade e boa execução do serviço, ou no interesse comum das empresas e dos seus agentes, poderão ser organizadas escalas em que o pessoal figure por períodos de tempo de serviço superiores aos estabelecidos neste regulamento, contando-se, contudo, como trabalho extraordinário todo o tempo que exceder quarenta e oito horas semanais ou qualquer outra limitação equivalente.

§ unico. Estas escalas serão comunicadas, para os devidos efeitos, á fiscalização dos caminhos de ferro.

Paços do Governo da Republica, 6 de Outubro de 1922.— O Ministro do Trabalho e interino do Comércio e Comunicações, Vasco Borges.

#### Caminhos de Ferro do Estado

##### Decreto n. 8:392

Usando da faculdade que nos confere o n.º 3.<sup>º</sup> do artigo 38.<sup>º</sup> da Constituição Política da República Portuguesa, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, com fundamento no artigo 55.<sup>º</sup> do decreto de 22 de Março de 1913 e elaborado nos termos do n.º 29. do decreto de 25 de Fevereiro de 1911: havemos por bem aprovar o novo regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, o qual, fazendo parte integrante d'este decreto, vai assinado pelo mesmo Ministro.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, 26 de Setembro de 1922.— Antonio Maria da Silva — João Catanho de Meneses — Vitorino Maximo de Carvalho Guimarães — Antonio Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Eduardo Alberto Lima Basto — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Julio Navarro.

#### Caminhos de Ferro do Estado

##### Comissão Administrativa

#### Boletim das receitas definitivas dos Caminhos de Ferro do Estado

De 1 a 31 de Março de 1922

Direcções	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
Sul e Sueste	379 796\$23	785 707\$31	927 397\$13	2:092 900\$67
Minho e Douro....	371 182\$46	160.698\$76	688 431\$98	1:200 313\$20
Total...	750 978\$69	946 406\$07	1:595 829\$11	3:293 213\$88

De 1 de Julho de 1921 a 31 de Março de 1922

Direcções	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
Sul e Sueste	3.702 672\$77	2.524 965\$00	6 132.475\$30	12 360 113\$07
Minho e Douro....	4 051 314\$88	1 640 685\$02	4 032 049\$92	9 724 049\$82
Total...	7.753 987\$65	4 165 650\$02	10.164 525\$22	22 084 162\$89

Lisboa, 28 de Setembro de 1922.— O Secretario da Administração, José Barbosa Pita.



**Ponte Maria Pia.** — Proseguem as reparações n'esta ponte, que ha tempos foram iniciadas. Ao contrario do que se suppunha, o estado de conservação da grande ponte sobre o Douro, é magnífico, não se justificando os receios que tem havido ultimamente quanto á sua segurança.

Ultimados que sejam os trabalhos, poderão passar sobre ella as mais pesadas máquinas da companhia rebocando os mais extensos comboios. No entanto, a C. P. não deseja utilizar-se d'esta faculdade, continuando a fazer-se em Gaya a mudança das locomotivas como até aqui.

**Ponte sobre o Sado** — Ainda não foram postos a concurso os tramos metálicos para a grande ponte sobre o Sado em Alcacer do Sal, motivo porque a passagem sem transbordo dos comboios do Algarve não se fará tão cedo como se esperava.

E' de crer, porém, que a abertura de praça se não faça esperar; em todo o caso, segundo os melhores auspícios, só d'aqui a anno e meio a ponte poderá estar concluída.

#### A quarta via em França

Proseguem os trabalhos de construção da quarta via na rede do P. L. M., na grande linha Paris-Marselha, já concluidos e em exploração de Paris a Ville-neuve-la-Guyard (90 quilómetros), e em via de conclusão até Sens (113 quilómetros).

Esta importante rede espera levar dentro de dois anos a quarta via até Dijon (315 quilómetros) afim de lhe permitir tazer com mais regularidade o tráfego n'esta parte da linha, pois é em Dijon que entroncam as linhas da Suíça com a de Marselha.

#### VIAGENS E TRANSPORTES

##### Rápidos entre Lisboa e Porto

Desde ontem foram suprimidos os comboios rápidos tri-semanais que partiam de Lisboa ás 17-20 e do Porto ás 8-04.

Por este motivo foi também suprimido o comboio n.º 248 entre Alfarellos e Figueira que com aquelles se correspondia estabelecendo-se o n.º 246 do horário ordinário.

Desde hoje são suprimidos os comboios n.ºs 237 e 238 para serviço entre Figueira, Banhos de Amieira e Bicanho, e o 239 entre Figueira e Alfarellos.

Os comboios de mercadorias n.ºs 2.551 e 2.552 do horário em vigor passam a ter meio minuto de paragem para serviço de passageiros em Regueira de Pontes.

##### Revisão de tarifas

Já transitaram da Comissão Revisora de Tarifas, nomeada pelo Governo, para a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, os projectos da nova tarificação ferroviária que deve entrar em vigor no proximo mês de Janeiro.

A Junta Consultiva tem reunido uma vez por semana, tendo-se ocupado já do exame da classificação geral de mercadorias e da tarifa geral, em que fez introduzir ligeiras modificações, sendo de esperar que dentro em breve dê por concluidos os seus trabalhos de forma a poderem as empresas fazer as respectivas publicações com a indispensável antecedência.

## Carta de Paris

V

**A Suissa Romanda—O Elba—Uma fronteira Irritante—Praga—Os seus museus e as suas 100 cupulas—A lingua tcheque, que ninguem comprehende—O progresso e a riqueza do paiz.**

De todas as viagens na Allemanha a mais interessante é essa, pela Suissa Romanda, cuja linha ferrea, ao lado do Elba nos mostra pontos de um pittoresco incomparável.

Assim foi a nossa viagem de Dresde a Praga. O comboio, feita uma larga curva, para sahir de Dresde, approxima-se rapidamente o Elba, onde povoações ribeirinhas, alegres e cheias de frescura, lembram as margens do Douro, na altura de Avintes.

Bad-Schandau, pequena estancia thermal, entalada numa concavidade da montanha fronteira, d'onde se escapa um pequeno rio que vem lançar-se no Elba, aparece-nos risonha, cheia de sol. Gentes do povo, escolares de mochila ás costas, derreados, d'uma excursão que findara, veem tomar o comboio.

Sobem todos para a terceira classe sorrateiramente sem apitos nem toques de sineta.

Seguem-se agora montanhas de pinheiros que descem até ao rio, formando verdadeiros tapetes de verdura. Barcos ajoujados de passageiros sahem na lentidão da corrente. O vapor da carreira de Praga, alto, de chaminé agaloada como punhos de almirantes, passa vomitando fumo, enquanto grupos de crianças nos dizem adeus com bandeiras festivas.

Decin, estação fronteiriça da Tcheco-Slovaquia. Os guardas, de olhar duro, apontam-nos a alfandega onde mãos grossas como de caçadores, entram pelo arranjo das nossas malas — o que é isto? que traz aqui? tem tabaco? isto não pode passar! Contraste bem flagrante com a amabilidade captivante das alfandegas allemãs.

Uma hora de martirio alfandegario e lá seguimos ainda á margem do rio, com a mesma paisagem, até que a noite tombou.

Estações de pequena importancia e eis-nos em Praga, capital da antiga Bohemia, e hoje da nova Tcheco-Slovaquia. A saída da estação uma pequena surpresa se nos depara: o imposto da cidade. Uma coroa. Os guardas agarram a gente como se fossemos forasteiros vindos d'uma feira, onde compramos coisas, que queremos passar aos direitos.

Sahidos da estação procuramos esta coisa simples, um moço, que nos leve a mala. Não é coisa facil, ha poucos, e esses fazem-se pagar caro. Um nos faz exigencias em allemão que não comprehendemos, damos-lhe a mala, que leva a correr para o hotel fronteiro. Depois exige 20 corôas! Ou sejam 15 vezes mais do que havíamos pago por igual serviço em Dresde ou Berlim.

O hotel tambem carissimo andava ahí á roda de 30 francos. Em Paris, um quarto igual não valeria mais de metade.

Mas não ha nada para esquecer estas coisas, que uma boa cama, sobretudo se se vem maçado.

No dia seguinte, já manhã alta, bem em contrario

das boas regras do turismo, que manda levantar cedo, sahi para ver a cidade.

Praga, agora com foros de capital, está-se desenvolvendo prodigiosamente. Nas ruas veem-se turistas aos magotes, e pelas casas de comercio vae uma grande actividade.

No entanto os turistas teem um ar de quem quer ver tudo a fugir. A vida ali é cara, e não ha tempo a perder.

No museu da cidade, não se cabia, apesar das suas salas enormes e das grandes proporções do edificio.

Este é já em si uma obra notavel, não sómente pela amplidão, mas tambem pela riqueza dos seus marmores, que em altas columnas, dão uma grande nota dá grandeza á escadaria.

As collecções ali reunidas são qualquer coisa também de notavel, sobretudo em mineralogia.

A galeria de pinturas, tem quadros de alto valor, em especial os da escola moderna, onde ha verdadeiras obras primas.

Outro atractivo que o Museu offerece, o do panorama da cidade, que disseminada a seus pés nos mostra as suas cem cupulas, querendo furar o Ceu.

A Cathedral de St. Guy bello monumento gothicó, com os seus notaveis thesouros, o mosteiro de Strahov, com a sua biblioteca riquissima, e a sua galeria de pinturas, a egreja de Nossa Senhora do Loretto, com o seu notavel carrilhão, e os seus quadros de Rubens, reter-nos-hiam, quatro ou cinco dias, mas o maldito cambio tcheque, o unico que melhora na Europa, e a carestia da vida obrigam-nos a ver tudo a correr, para não ficarmos por lá a pedir esmola.

A Tcheco-Slovaquia, é hoje o paiz mais progressivo da Europa, mercê do seu solo riquissimo, da sua industria consideravel e da sua agricultura immensa.

Em todo o territorio não ha um palmo de terra onde a charrua não traballe, e mais feliz que a Austria de que ha pouco fazia parte, este paiz, novo e cheio de viço, ha de dentro em pouco ser um dos mais ricos dos pequenos estados da Europa.

Dizem que isto se deve á moderação e ao tacto politico do governo, o que não quer dizer que grandes erros não tenham aqui sido cometidos. E o maior de todos foi, sem duvida, esse de se ter adoptado na Tcheco-Slovaquia, a velha lingua, como official, como se já houvesse poucas em toda a Europa.

A Bohemia, como a Austria, tinham como idioma official o Allemão, que tinha apenas o inconveniente de ser para os povos latinos uma lingua difficult. Mas se attendermos que ella era falada por cerca de 130 milhões, havia toda a conveniencia em a manter.

Mas não. A Tcheco Slovaquia, livre, emancipada, rompeu com a lingua secular, e adoptou o tcheque, mal conhecido no Paiz, e que ninguem no estrangeiro percebe.

E assim hoje a Tcheco Slovaquia tem duas linguas, a allemã, que toda a gente fala, e a Tcheque que ha de levar algumas gerações a popularizar-se.

Nos outros paizes, quando se adquire a independencia, ou se consegue a mudança do regimen, muda-se o nome ás ruas, ajanota-se e modernisam-se os titulos do funcionalismo publico, adopta-se outra farfa para o exercito, muda-se ás vezes as cores do pavilhão nacional, e outras frioleiras de pequena monta, mas ali foi-se mais radical. Mudou-se o titulo do paiz passando de bohemios a tcheques, mudou-se a lingua, creou-se uma nova bandeira, aliás muito bonita, e afora d'isso o povo respira n'um grande ar de felicidade, olhando-se indiferente para a miseria austriaca, ou para a convulsão dos sovietes.

### Caminhos de Ferro Marroquinos

Foi recentemente aberta á exploração a linha ferrea que partindo de Fez Termina em Uxda.

A inauguração official assistiu o sr. Presidente da Republica Franceza durante a sua viagem a Marrocos.

Esta nova linha representa um importante melhamento na zona do protectorado francez.

A linha de Kabat-Kenitra que se encontra ha bastante tempo em construcção vae muito adeantada. A ponte sobre o rio Bu-Begreg que se está construindo, tem cinco arcos, trez centraes com 57 metros de abertura e dois nos extremos com 12 metros, e o tunel que atravessa o Rabat ligará aquella ponte com a estação subterranea tambem em construcção.

O tunnel terá as dimensões precisas para n'elle se assentar a via dupla.

Deve ser brevemente, talvez ainda este mez, aberta á exploração a linha ferrea de Larache a Alcacer-Kibir, na zona do protectorado hespanhol.

### Sanatorio do Seixoso

Como de costume o numero passado da *Gazeta* vinha esmalhado com uma ou outra gralha que o leitor perdoará.

Uma, porem, merece referencia: a paginas 235, 2.<sup>a</sup> columna, no ante-penultimo paragrapho, onde devia ler-se *ao meio cento*, aparece *ao meio custo*.

### A situação da Allemanha

N'uma reunião das Comissões Economica e Financeira do Conselho Economico do Reich recentemente effectuado em Berlim para tratar da depreciação progressiva do marco, os representantes da industria declararam que não podiam fazer os seus calculos em marcos-papel, e que são obrigados a basear-se no marco-ouro ou no *dollar* para o estabelecimento das suas facturas, a fim de evitar os riscos que para elles resultam das oscillações do cambio, medida que se impõe pelo que respeita á exportação.

O marco papel pode, comtudo, dizem, ser sustentado na circulação interna, com a condição de se calcularem os preços segundo um padrão estavel, ao curso do dia.

Os representantes dos operarios n'essa reunião, declararam tambem que era indispensavel encontrar uma base estavel para a fixação dos salarios, com o que os industriaes concordaram a fim de se pôr termo de uma vez para sempre, ás continuas negociações relativas á melhoria dos salarios.

—No congresso de industriaes e comerciantes ultimamente celebrado em Berlim, M. Hurdig, director da Sociedade de Desconto, fez, entre outras, a afirmação seguinte:

A quantia maxima que a Allemanha pode pagar a titulo de reparações eleva-se a 20.000 milhões de marcos-ouro. Fixando o juro de 5 "l., esta somma poderia ser paga em trinta e seis annos.

A cifra das reparações deve estar limitada pelo imposto do credito que a Allemanha pode obter praticamente do estrangeiro.

As condições para que aquelle pagamento possa verificar-se são:

1.<sup>o</sup>—O restabelecimento da integridade economica da Allemanha e a supressão das despezas de ocupação militar.

2.<sup>o</sup> A solução do problema das dividas inter-alliadas.

Se se aceita a somma de 20.000 milhões como imposto das reparações, o cambio francez depressa alcançará o dobro do curso actual. Até nova ordem o Governo devia recusar qualquer pagamento.

### As estações de M. Z. A. em Barcelona

Deve ser hoie aberta ao publico a nova estação de mercadorias da Companhia de M. Z. A. em Barcelona, conhecida pela Sagrera. Funcionará como uma dependencia auxiliar da estação de Barcelona-Clot e tomará a designação de Barcelona-Clot P. V. (Sagrera). A actual estação de Barcelona-Clot designar-se-ha por Barcelona-Clot G. V., e é destinada só ao serviço de grande velocidade, passando o de pequena velocidade para a de Sagrera.

O serviço de pequena velocidade da estação de Barcelona-Termino passará tambem para a estação de Barcelona-Clot P. V. (Sagrera). Em Barcelona-Termino, estação central, não ficará, pois, mais do que o serviço de passageiros e grande velocidade em relação com todas as linhas. Esta estação exclusiva para passageiros e grande velocidade, deve vir a ser, logo que estejam concluidas as grandes obras que n'ella se estão realizando, a mais bela estação ferro-viaria de Hespanha. Para isso, porem, haverá ainda que se fazer um grande dispendio de capitais.

Para a realização dos trabalhos foi necessario deixar de se fazer ali todo o serviço de pequena velocidade, o que se iniciou em Fevereiro do anno passado, depois de se ter inaugurado a estação de mercadorias de Barcelona-Morrot e agora se completa com a abertura da de Barcelona-Clot P. V. (Sagrera).

Pouco a pouco se vae realizando o vasto programa da Companhia de M. Z. A. na parte referente ás suas estações de Barcelona, as quaes desde hoje prestarão o seguinte serviço :

Barcelona-Termino, passageiros e grande velocidade; Barcelona-Clot G. V., passageiros e grande velocidade; Barcelona-Clot P. V. (Sagrera), pequena velocidade; Barcelona-San Andrés, passageiros, grande e pequena velocidade; Barcelona-Bagatell, pequena velocidade; Barcelona-Pueblo Nuevo, passageiros e grande velocidade; Barcelona Puerto, pequena velocidade; Barcelona-Paseo de Gracia, passageiros e cães; Barcelona Sans, passageiros, grande e pequena velocidade; Barcelona-Morrot, pequena velocidade.

### União Internacional dos Caminhos de Ferro

Conforme se tinha anunciado, reuniu em 17 do mez findo, em Paris, prolongando-se as sessões até ao dia 23, a União Internacional dos Caminhos de Ferro.

N'esta primeira reunião tomaram parte 73 delegados de varias companhias, achando-se representadas as portuguezas por dois delegados.

Tomou a presidencia o decano dos directores das companhias francesas, o qual preconisou a necessidade de se restabelecer o trafego que anteriormente á guerra se fazia entre as diversas nacionalidades, estabelecendo-se tarifas directas combinadas entre as varias companhias para o que é indispensavel estudar-se a forma de resolver os inconvenientes que resultam das diferenças de cambios para os transportes internacionaes.

Um dos delegados ingleses prestou homenagem ao *tour de force* feito pelas empresas francesas para o restabelecimento do seu trafego nas melhores condições.

O chefe da delegação alemaña agradeceu o convite que fôra feito ao seu paiz e afirmou a disposição em que as empresas alemañas estão de entrar em accordos com as suas congeneres dos outros paizes, por forma

a dar a sua contribuição para o restabelecimento da normalidade do trafego internacional e o seu desenvolvimento ao maior grau possível.

O delegado da Tcheco-Slovaquia preconisou a necessidade das conferencias não terem o minimo carácter politico, devendo essencialmente ocupar-se dos assumptos technicos para d'elles poder resultar alguma utilidade.

Foi nomeada a comissão encarregada de estudar o projecto de estatutos da conferencia permanente dos administradores-membros, aos quaes incumbe pôr em execução as resoluções dos technicos das companhias.

Essa comissão ficou composta por um administrador de caminhos de ferro de cada um dos paizes seguintes: Alemanha, Belgica, Estados Escandinavos, França, Hollanda, Inglaterra, Italia, Polonia, Romania e Suissa.

## A Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal em 1920

Só muito recentemente esta Companhia deu á luz da publicidade o seu relatorio correspondente ao exercicio de 1922 que foi apresentado á assembleia geral n'um dos primeiros mezes deste anno.

Este atraso foi devido á necessidade que houve de proceder ao exame da sua escripta, da linha e do material fixo e circulante, para determinar com exactidão o estado economico e financeiro da companhia.

Os productos da exploração elevaram-se de 1.720.986 pesetas em 1919 a 2.177 916, as despesas subiram de 1.765.885 a 2.258.788.

Fechou-se pois o exercicio com um *deficit* de 8.262 pesetas que junto ao de 1919 dá uma insufficiencia total de 125.161 pesetas.

Esta situação, porem, segundo se diz no mesmo relatorio, não deve causar receios, pois que iniciado o desenvolvimento para a normalidade por um trabalho intenso, em breve aquela somma será coberta e os exercicios futuros poderão encerrar-se com beneficio.

## ARREMATAÇÕES

### 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 annuncios 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 examinadas 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

#### Concurso para fornecimento de uniformes ao pessoal

Na séde da Direcção da Exploração destes Caminhos de Ferro, na Figueira da Foz, se recebem até ao dia 9 de Novembro do corrente ano, propostas para o fornecimento de uniformes ao pessoal desta Companhia, as quais ali deverão ser entregues até ás 17 horas do referido dia.

As propostas serão acompanhadas de amostras dos tecidos, com indicação dos respectivos preços, sendo as fazendas para verão de cotim militar e ganga azul, e para inverno, mescla escura para sobretudos e fazenda castanha para fardamentos.

Os bonés serão de pano azul.

As condições do fornecimento poderão ser examinadas na referida séde e na Administração da Companhia, em Lisboa, Rua Vitor Cordon, n.º 1.

Figueira da Foz, 10 de Outubro de 1921.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) F. Figueiredo e Silva

*Dezembro*

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Os trabalhos executados consistiram na substituição dos carris de 30 kg. da linha de Leste e do Ramal de Caceres por outros usados de 40 kg. retirados da linha do Norte; no fornecimento e distribuição de carris novos de 45 kg. á linha do Norte para continuação da substituição dos carris de 40 kg. assentes na via ascendente e no fornecimento e distribuição de carris novos de 40 kg. de 18 metros de comprimento para a substituição dos carris de 30 kg. assentes na linha de Oeste a partir de Cacem.

Na renovação de "Taboleiros metalicos" nenhum trabalho foi feito em 1921 e o mesmo sucede com o estabelecimento da segunda via.

#### Divisão de Material e Tracção

Comparando as despesas efectuadas por esta Divisão no exercicio de 1920, na importancia de.....	18.731.867\$33
com as efectuadas em 1921, na importancia de.....	28.575.140\$74
Resulta o aumento em 1921 de.....	<u>9.843.273\$41</u>

O aumento de 9.843.273\$41 nas despesas feitas em 1921 sobre as realizadas em 1920, distribue-se como segue:

Condução de machinas.....	263.065\$12
Despesas com { combustivel .. 6.205.356\$91 oleos, alimentação .. 789.012\$28	<u>6.994.369\$19</u>
Conservação do Material Circulante.....	2.219.313\$53
Despesas com a manutenção do Material Circulante.....	223.799\$10
Melhorias de vencimento e subvenções ao pessoal dos Serviços Centraes, Inspecções e Circunscrições.....	121.520\$64
Outras despesas diversas.....	21.259\$83
Total.....	<u>9.843.273\$41</u>

A justificação d'este aumento, na parte que se refere exclusivamente a pessoal, é a mesma que fica feita para todos os aumentos de igual proveniencia.

#### Despesas extraordinarias

A importancia das despesas d'esta natureza, no anno de 1921, foi a seguinte;

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros.....	919.143\$86
Mobilia, Utensilios e Ferramentas .....	208.321\$23
Material circulante .....	<u>1.922.584\$52</u>
Somma — Escudos .....	<u>3.050.054\$61</u>

A discriminação d'estas despesas vai feita nos mappas n.º 14, adiante publicados, e pelos mesmos se verifica que as verbas mais importantes despendidas com «Novas Construções e Trabalhos Complementares» foram as que se referem ás ampliações das estações de Braço de Prata, Alfarellos e Entroncamento e diversos melboramentos n'esta ultima estação e na de Lisboa-P.

Em "Mobilia, Utensilios e Ferramentas", as verbas principaes dizem respeito ás seguintes acquisicoes:

*Na Saude:*

Mobiliario e diverso material para os antigos e novos postos..... 20.209\$71

*Na Exploração:*

Balanças e cadeados para as estações... 6.012\$00

*Na Via e Obras:*

Complemento do custo das machinas de fabricar parafusos e tirefonds..... 3.183\$40

*Na Tracção:*

Duas ventoinhas de forja aco-pladas com motor electrico, para o Deposito de Campolide ..... 8.337\$15

Um compressor de ar comprimido, completo, para o Deposito de Entroncamento... 6.605\$12

Tres caldeiras verticaes, para o serviço hidraulico ..... 11.018\$58

25.960\$85

*Nas Officinas Geraes:*

Uma tesoura para furar e cortar chapas e cantoneiras, um motor electrico e uma consola para o mesmo..... 34.613.38

Um alternador triphasico, para a casa da machina motora.. 51.713\$33

Um forno "Morgan".... 8.155\$00

46 garrafas para oxygeio .... 14.981\$13

109.462\$84

Aquisicoes diversas pelos differentes Serviços durante o anno de 1921. .... 43.492\$43

Somma — Escudos..... 208.321\$23

Em "Material Circulante" verifica-se que as despesas principaes foram provenientes do seguinte:

Pagamento dos ultimos decimos do valor de 10 locomotivas da serie 076 a 085, comprendendo juros, embalagem, descarga etc... 1:791.261\$09

Instalação de apparelhos para illuminação electrica em carruagens..... 112.058\$98

Despezas feitas com o despacho das locomotivas "Mikado" da serie 057 e 058.. 11.667\$84

Modificações diversas e outros trabalhos em diverso material circulante..... 7.596\$61

Somma — Escudos .....

1:922.584\$52

Comparando, em resumo, a despesa efectuada em 1921, com a de 1920, temos:

Designação	Despesa effectuada		Diferenças em 1921	
	1920	1921	Para mais	Para menos
Novas Construções ..	320.844\$48	919.148\$86	598.304\$38	-\$-
Mobilia, Utensilios e Ferramentas,	268.604\$09	208.321\$23	-\$-	282\$86
Material circulante ...	1.997.590\$51	1.922.584\$52	-\$-	75.005\$99
Totaes...	2.527.039\$08	3.050.054\$61	598.304\$3	75.288\$85
Para mais em 1921 ..			+ 523.015\$53	

Como diziamos no Relatorio anterior, repetiremos que a insuficiencia de diversas installações e a falta de material circulante continuam a fazer-se sentir, o que prejudica muito a boa exploração da rede da Companhia.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Outubro de 1922.

Os cambios, como se vê no respectivo boletim, offerecem uma tendencia geral para melhoria. A que é devida esta? Será ella segura?

O Governo, como se sabe, mobilizou, como se costuma dizer, uma parte das cambiaes das exportações, acabando por se autorizar a levar a mobilização até a totalidade. N'estas condições, é fora de duvida que tenderá a desapparecer a necessidade de recorrer o Thesouro á compra de ouro na praça para os seus pagamentos externos. Até ha bem pouco tempo, o Governo era o maior comprador de cambiaes, concorrendo com esta procura para a valorização das divisas estrangeiras. Agora com a referida mobilização deixará de haver essa nefasta influencia.

Ao mesmo tempo se anda a invocar outro factor para explicar a melhoria cambial e para se concluir que ella deve ir muito mais longe. Não sabemos como, vem crescendo ultimamente a fé de que as nossas exportações de mercadorias excedem as importações, sobejando-nos assim o ouro para todas as necessidades economicas e financeiras internacionaes. Até se pretende corroborar essa crença com a declaração de que as estatisticas mostram com cifras positivas a existencia d'aquelle excesso na balança commercial. O que ninguem, todavia, nos diz é onde elles se acham. A verdade é que não as temos desde 1920.

Não offerece duvida que a produçao agricola, unica de valor decisivo na economia nacional, é cada vez menor, sendo já inferior a dois terços da qu<sup>a</sup> era antes da guerra, apesar de ser então já notavelmente deficitaria. Tambem não ha estatisticas sufficientes que mostrem esse facto. Mas elle resulta das informaçoes que existem ácerca da progressiva diminuição das sementeiras de Castello Branco para baixo e da decadencia cultural que se vem accentuando do Mondego para cima, embora a area cultivada não diminuisse. Em taes condições, a nossa exportação metropolitana é fatalmente muito inferior á de 1913.

Se o valor d'ella excedesse o da importação, a facto, longe de ser lisonjeiro, teria caracter muito grave. Seria signal de que teria ido muito mais além do que se imagina o declínio da importação determinado pela falta de ouro para a compra de maquinismos e materiaes para a nossa reconstrucçao economica e até de substancias e artigos necessarios para a nossa alimentação natural e civil. N'uma palavra, o caso apenas representaria um pregão assustador da grandeza da nossa crise.

O estudo dos factos conhecidos e a simples observação inculcam que a nossa exportação é inferior, apesar de tudo, á importação, na metropole, tornando-se-lhe superior com o acrescentamento da reexportação colonial. Em taes condições, comprehende-se que são realmente necessarias, transitoriamente, providencias que impeçam o abuso de se deixar lá fóra o producto da exportação e reexportação alludidos, como em grande parte vem acontecendo. A mobilização das cambiaes resultantes d'essas operações do commercio externo pode ser um recurso indispensavel, embora não convenha que elle dure longo tempo. Obstar-se-ha, assim, a que fique lá fóra o ouro que ao paiz pertence, e ao mesmo tempo se abastece o Thesouro sem que este ténha de o comprar na praça, embora não sejam poucos os problemas que, por esse caminho, surgirão de novo para ser removidas novas difficuldades.

Mas no fim de tudo, andamos desde 1920 em volta de soluções d'esta natureza, aliás sem espirito de continuidade e de aperfeiçoamento sucessivo. O remedio decisivo contra os nossos males enormes tem de vir de outra maneira. E' absolutamente preciso dar nas despesas publicas o grande corte sem o qual se não entra na via de reconstituição financeira e adoptar as grandes providencias exigidas pela situação agraria e agricola para chegarmos depressa á produçao suficiente dos nossos alimentos e das materias primas fundamentaes. Sem isso tudo o mais não impedirá que nos precipitemos no abysmo.

## Cambios (Vendedor)

Ultima cotação	PAR	OUTUBRO													
		17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31	
2 7/16	Londres, cheque .....	53 1/3	2 9/16	2 5/8	2 11/16	2 23/32	2 7/8	3	3 1/16	3 1/4	-	3 1/2	3 1/2	3 2/16	3 7/16
1.726	Paris " .....	180	1.550	1.520	1.510	1.460	1.387	1.325	1.280	1.210	-	1.050	1.078	1.160	1.085
3.485	Madrid " .....	180	3.200	3.150	3.100	3.050	2.865	2.755	2.695	2.590	-	2.340	2.341	2.490	2.380
8 1/2	Berlim " .....	210	9	8	7	6 1/2	5	5	4,4	4	-	4	4 1/2	4 1/2	5
8.870	Amsterdam " .....	370	8.280	8.030	7.910	7.766	7.317	7.020	6.885	6.625	-	6.040	5.999	6.360	6.116
22.780	New York " .....	925	21.130	22.585	20.200	19.900	18.687	17.950	17.620	16.900	-	15.500	15.370	16.400	15.676
965	Italia " .....	180	850	870	850	835	785	755	780	695	-	600	608	660	627
1.595	Bruxellas " .....	-	1.475	1.475	1.400	1.360	1.288	1.230	1.180	1.115	-	990	993	1.080	1.010
4.220	Suissa " .....	180	3.900	3.800	3.725	3.610	3.404	3.280	3.225	3.095	-	2.800	2.778	2.940	2.823
-	Libras, ouro .....	4.500	-	-	-	-	8.500	-	-	-	-	73.000	-	75.000	-
-	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 1/4	-	-	

## Cotações na bolsa de Lisboa



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

AGENTES EM LISBOR: JAMES RAWES & C.º — 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 GELLICIER  
Sahirá a 11 de Novembro.  
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Alger, Nápoles e Trieste  
Vapor ingles PRES DENT WILSON  
Sahirá a 5 de Novembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64 1.º



Anvers  
Vapor alemão HECTOR  
Sairá a 2 de Novembro.  
Agentes, Marcus e Harting. Rocio, 50.



Bordeus  
Vapor Dantzig SADO.  
Sahirá a 10 de Novembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcelos, Ld. Caes do Sodré, 52



Beyrouth, Jaffa, Marselha  
Vapor holandez BRAGA  
Sahirá a 27 de Novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Casa Blanca  
Vapor frances VOLUBILIS  
Sahirá a 2 de Novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Funchal, Las Palmas, S. Vicente, Praia, Fernando Pó, Príncipe, S. Thomé, Zaire, Loanda, Benguela e Moçambique.  
Vapor portuguez PORTUGAL  
Sahirá a 7 de Novembro.  
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Gibraltar, Cadiz e Sevilha  
Vapor MANDY TRANSPORT  
Sahirá a 2 de Novembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64.



Glasgow  
Vapor BARON SEMPILL  
Sairá a 8 de Novembro.  
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amesterdam  
Vapor holandez ORANIA  
Sahirá a 15 de Novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, n.º 4



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos Montevideo e Buenos Ayres.  
Vapor holandez ZEELANDIA.  
Sahirá a 20 de Novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



## Londres e Hamburgo

Vapor alemão ELLA  
Sahirá a 9 de Novembro.  
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, via Leixões  
Vapor ingles HILDEBRAND  
Sahirá a 5 de Novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



## Liverpool

Vapor brasileiro BAEPENDY  
Sahirá a 1 ou 2 de Novembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



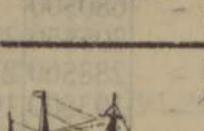
Madeira e Canárias  
Vapor ingles ALONDRA  
Sahirá a 10 de Novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Madeira e Canárias  
Vapor ingles ARDEOLA  
Sahirá a 3 de Novembro.  
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10—2.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires  
Vapor ingles ARLANZA.  
Sahirá a 7 de Novembro.  
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Natal, Lourenço Marques e Beira  
Vapor ingles GOVERNOR  
Sahirá a 26 de Novembro.  
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10—2.º

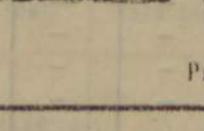


New-York  
(recebe só carga pesada)

Vapor americano SANGAMNON  
Sahirá a 4 ou 5 de Novembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29



Natal, Lourenço Marques e Beira e para todos os portos da África Oriental Portuguesa com transbordo em Lourenço Marques.



Vapor ingles CLAN MACPHEE  
Sahirá a 6 de Novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



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

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



Paragua, San Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul

Vapor alemão MADEIRA  
Sahirá a 8 de Novembro.  
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Pará, Maranhão, Geará e Natal.

Vapor brasileiro JOAZEIRO  
Sahirá a 4 ou 5 de Novembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.

Vapor brasileiro CURVELO  
Sahirá a 10 de Novembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Pará Manaus via Madeira  
Vapor ingles ALBAN  
Sahirá a 1 de Novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º Travessa do Corpo Santo, 10—2.º



Tenerife, Las Palmas, Loanda, Lobito, Mossa medes, Cidade do Trabó, Durban, Lourenço Marques e Beira.

Vapor alemão USARAMO  
Sahirá a 23 de Novembro.  
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres.

Vapor alemão CAP NORTE  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.

Vapor alemão SANTA FÉ  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Vapor alemão CAP PO  
LONJO  
Sahirá a 13 de Novembro.  
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Rio de Janeiro e Santos  
Vapor brasileiro SANTOS  
Sahirá a 3 de Novembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Rio de Janeiro, Santos, Moutevideu, Buenos Ayres e portos do Pacífico.

Vapor inglês OROPESA  
Esperado a 6 de Dezembro.  
Agente, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.

Vapor inglês DEMERARA  
Sahirá a 9 de Novembro.  
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.



Vigo e Liverpool  
Vapor inglês DARRO  
Sahirá a 17 de Novembro.  
Agentes, James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg e Southampton  
Vapor inglês ALMANZORA  
Sahirá a 8 de Novembro.  
Agente, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.



Rouen, Londres e Anvers  
Vapor dantzig MONDEGO  
Sahirá a 4 de Novembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen, Londres e Anvers  
Vapor dantzig TEJO  
Sahirá a 20 de Novembro.  
Agente, Pinto de Vasconcellos, Lt. Caes do Sodré, 52.