

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio 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

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

23.º do 35.º anno

LISBOA, 16 de Dezembro de 1922

Número 840

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Serviço combinado com as linhas hespanholas.



SUMMARIO

Situação angustiosa.....	277
Os Caminhos de Ferro da Província de Moçambique e as nossas relações com a União da África do Sul, por Duarte Veiga	277
Dois factos importantes, por Fernando de Souza.....	278
Os trabalhos agrícolas, por Quirino de Jesus.....	280
Parte oficial.....	281
O infernal passaporte.....	281
Gabriel Russel e Alfredo Ferro	282
Mos bibliófilos.....	282
Viagens e transportes.....	282
Linhas portuguezas.....	283
Arrematações	283
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	284
A instrução profissional no Sul e Sueste	285
Parte Financeira:	
Bol. tim Comercial e Financeiro	286
Cotações.....	287
Vapores	288



Situação angustiosa

Sendo a de todo o paiz, impossível seria que não fosse também a nossa.

Estamos deante do limiar da porta do novo anno, e vemos na nossa frente, cada dia que d'elle nos approximamos, uma interrogação terrivel para a existencia do nosso jornal.

O papel, que já pagavamos por *oito vezes o antigo preço*, subiu de preço 50 por cento, isto é que nos custará para os dois unicos numeros do mez, o mesmo que nos custava para todo o anno!

O trabalho typographico, as tintas, a energia eletrica, o telephone, os vencimentos e artigos de expediente do escriptorio, tudo a augmentar de preço por forma prodigiosa.

Precisamos, por um sentimento de justiça, elevar os honorarios dos nossos redactores que estão n'uma craveira miseravel, proveniente de que, enquanto que os demais jornaes elevaram, de ha muito, os seus preços a dez vezes o antigo, e alguns mesmo o estão elevando já a 20 vezes, a *Gazeta* tem-se mantido apenas no triplo do preço antigo, substituindo com o sacrificio de todos o que não cobra dos seus assignantes, como era de justiça.

Para o proximo anno não adoptaremos ainda a

elevação de preço geral do jornalismo, preferindo tomar como base os augmentos decretados para os caminhos de ferro.

Assim, se estes cobram, pelos seus serviço, a sua tarifa majorada com 500 por cento de sobretaxa, será este o principio que seguiremos no nosso jornal: — preço antigo com 500 por cento de augmento.

N'isto esperamos poder ficar, se novos aggravamentos não vierem tornar-nos a vida impossivel.

Assim, o preço da assignatura annual, desde 1 de janeiro proximo passa a ser:

Portugal continental, ilhas e colonias 15\$00 escudos ao anno; semestre, 8\$00.

Os preços para o estrangeiro soffrem tambem certas alterações por motivo dos cambios, passando a ser, por anno:

Hespanha.....	17 pesetas
França, Belgica, Suissa	20 francos
Italia.....	25 liras
Inglaterra.....	1.00 libras
Allemanha (em vista da incerteza do cambio).....	20 francos
Estados Unidos.....	2,00 dollars
Brasil.....	10\$000 réis

Durante o primeiro trimestre do novo anno esperamos poder fornecer a collecção das novas tarifas, reforma de todas as actuaes, applicavel em todas as linhas portuguezas, o que torna a assignatura do nosso jornal do maior interesse.

Todavia se algum dos nossos assignantes, acaso, não estiver de acordo com o novo aumento de preço, sollicitamos muito encarecidamente o favor de nol'o comunicar antes de 30 do corrente, evitando-nos o prejuizo de numeros perdidos de 1 de janeiro.

Os Caminhos de Ferro da Província de Moçambique e as nossas relações com a União da África do Sul

A questão que, n'este momento, mais interessa a opinião publica portugueza, e com justificada razão, é a das relações das nossas colonias de Africa, especialmente da província de Moçambique, com a União,

Muito se tem fallado sobre esse caso. Tem-se mesmo fallado de mais, sem que, no entanto, se tenha dito tudo nem se tenha encarado o problema como devia e merece.

A União precisa para o seu trasiego e para o seu desenvolvimento do nosso porto de Lourenço Marques, com os seus 89 kilometros de Caminho de Ferro até Komati Poort, pela sua grandeza e situação geográfica.

Muito acertadamente tem andado o governo da Província não lhe regateando os fundos necessarios para as suas dispendiosissimas obras e necessarios melhoramentos.

Duvido muito que ainda hoje nos pertencesse a soberba bahia de Lourenço Marques (ou Delagoa Bay,

como entre os ingleses é conhecida) se se houvesse procedido de maneira diferente, que é, afinal, aquella mais geralmente seguida entre nós!

Até há poucos annos a União não tinha a mais pequena razão para se mostrar descontente com o Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

Porém, n'estes tempos de anarchia e indisciplina que atravessamos, a Direcção dos C. F. L. M. não pôde, infelizmente, impedir (segundo se deprehende dos depoimentos de individuos de destaque no nosso meio politico e colonial) que a desorganização invadisse os seus mais importantes serviços, o que, sem duvida, deve ter sido constatado e desfavoravelmente observado pela administração do S. A. R. (South African Railways) que em constante ligação precisa de estar com os nossos caminhos de ferro.

Esta deve ter sido a principal causa das inaceitáveis exigencias que a União fez quando se tratou das bases para a nova convenção entre Moçambique e a Africa do Sul na linda e aristocratica Cape Town.

E sendo assim, o melhor, senão unico, meio que temos para nos defendermos das imposições mais ou menos attentatorias da nossa soberania no sul da província de Moçambique é dârmos aos serviços dos C. F. L. M. uma orientação e organização modelar.

Isto feito, a União deixa com certeza de pensar em soluções mais ou menos praticas e viaveis, mas todas dispendiosissimas, para que os seus legitimos interesses e natural expansão não sejam perturbados.

Mas, muito embora isto baste para afastar, temporariamente, os perigos — que uns vêem outros não querem ver eminentes — a que a integridade do nosso domínio colonial está sujeito agora, não é suficiente para nos garantir por dilatados annos a posse dos extensos e riquissimos territorios cuja conquista tantos sacrificios custou aos nossos maiores.

E' preciso e indispensavel abrir em pouco tempo muitas vias de comunicação e formar uma grande rede com malhas cada vez mais apertadas, afim da província se poder desenvolver inteira e rapidamente, e dar á metropole as riquezas sem conto que, com avareza, guarda nas fecundas entradas.

Mas isto não se consegue se continuarmos a proceder como temos feito para a construcção dos caminhos de ferro de Quelimane e de Moçambique, por exemplo, que, tendo sido começados em 1913, só têm ainda em exploração poucas dezenas de kilometros!!

Não tendo os traçados respectivos attingido ainda os principaes objectivos, o seu trafego ha-de infalivelmente ser muito pequeno e portanto deficitaria a sua exploração.

Além d'isto, muito embora a sua construcção aparentemente seja barata, não pode deixar de ficar muito onerosa para a província e mesmo para a metropole pelo tempo sem fim que certamente ha-de levar a sua conclusão, tempo roubado ao desenvolvimento a que aspiram as regiões a servir.

Por administração directa sem que ás Direcções se dêem bastantes elementos de trabalho e sufficientes fundos para ocorrer aos pesados encargos de uma rapida construcção, não é maneira de construir caminhos de ferro em qualquer parte do mundo e muito principalmente nos paizes novos que não têm ainda outras comunicações e que têm uma necessidade imperiosa de se desenvolverem muito rapidamente afim de se esquivarem, quanto possivel, a provaveis e naturaes ambições dos que já attingiram o seu maximo e precisam de novos territorios para dar breve curso á sua actividade e expansão, que não conhecem limites.

Se queremos garantir, tão efficazmente quanto é possivel, a nossa soberania, urge adoptar immediata-

mente o processo das grandes empreitadas com os competentes contractos.

Só n'este caso os governos pouco previdentes não distrahem das obras de fomento as verbas com que as tinham dotado, como tantas vezes em Africa tem acontecido quando elles são feitas por administração directa.

Melhorem-se os serviços dos caminhos de ferro que temos, e principalmente do de Lourenço Marques, e construam-se sem demora novos e muitos caminhos de ferro, e teremos assegurada, d'uma maneira não só mais efficaz e duradoura como tambem economica e proveitosa, a soberania do nosso extenso e riquissimo domínio colonial muito melhor do que dotando-o com fortes contingentes de tropas indigenas enquadrados por europeus, como alguem preconiza.

Para a conquista e ocupação o exercito é necessário e indispensavel.

Para a colonisação o fomento basta.

Muito teremos de nos arrepender, e muito temo que tal se venha a dar tarde de mais, se não pensarmos bem as responsabilidades de momento e não tomarmos as medidas que o são criterio e o bom senso aconselham.

Duarte Veiga.

Ten. cor. de eng.

Dois factos importantes

Dois factos importa referir, que no meio da *apagada e vil tristeza* que a custo evita o nosso espirito perante as dificuldades com que luctam entre nós as empresas ferroviarias, vem anima-las e atenuar as suas preocupações. Requisitou-se por conta das reparações da Alemanha quantidade importante de material de caminhos de ferro. Realisou-se em Valencia a conferencia de 1922 do trafego franco-hispano-portuguez.

Por varias vezes me tenho referido, aqui e na *Epocha*, á urgente necessidade de aproveitar o material que da Alemanha se poderá obter para acudir á penuria afflictiva dos nossos caminhos de ferro.

Iniciára para isso criteriosas diligencias, em princípios de 1921, como Ministro do Comercio, o sr. dr. Antonio da Fonseca, infelizmente afastado do seu lugar ao cabo de poucos meses de uma acção inteligente e fecunda.

As vicissitudes politicas de uma época entre todas agitada paralysaram a obra começada, que em dezembro do mesmo anno a lucidez d'espirito e boa vontade do sr. dr. Nuno Simões pretendeu continuar e concluir. Infelizmente não tardou em deixar o poder. O seu successor votou ao mais criminoso abandono empresa de tal importancia e urgencia. Felizmente foi substituido ultimamente pelo sr. dr. Vasco Borges, cujo honrado e inteligente esforço deu o impulso decisivo, conseguindo, a muito custo, que se completassem todas as diligencias necessarias para o aproveitamento da prestação que a Portugal pertencia em 1922, cingindo-se as encomendas de material ás formulas do acordo *Belmans*. A commissão oficial encarregada de receber e apreciar os contractos preparados pelas empresas com os industriaes alemaes e presidida pelo sr. Conselheiro Oliveira Simões cumpriu zelosa a sua missão dentro do estreito prazo que tinha deante de si.

Havia o Governo decidido, com razão, que se desse precedencia ao material de caminhos de ferro. Quasi á ultima hora, o Ministro dos Negocios Estrangeiros foi declarar na Camara que o material alemão só po-

dia ser fornecido ao Governo ou aos sinistrados, sendo preciso que o Governo publicasse, dois dias depois, graças á accão do sr. dr. Vasco Borges, um decreto com força de lei estatuindo que, além do Governo e dos sinistrados, o material podia ser recebido por empresas encarregadas de serviços de utilidade publica, devendo ser ulteriormente prescriptas as condições do respectivo pagamento.

Preparou em seguida o mesmo ministro uma proposta de lei que, pela ultima crise que o afastou do poder, foi impedido de apresentar, determinando que o material fixo ficava pertencendo ao Estado, que receberia 1 % como compensação do desgaste e que pelo material circulante se pagaria 5 % e a amortização á mesma taxa nos prazos que se convencionassem.

Pela comissão de reparações em Paris, graças á louvável actividade do nosso consul, o sr. Armando Navarro, foram aprovados os contractos para serem enviados ao Governo alemão a tempo de se não perder a prestação de 1922.

Avultam nos fornecimentos locomotivas, encoroadas todas á casa Henschel, que tivera a previdencia de mandar a Portugal um dos seus directores, que poude activar negociações e firmar contractos condicionaes com quasi todas as empresas ferroviarias a tempo e horas.

Mais e melhor se houvera feito se não se tivessem deixado perder longos meses sem se assentar no procedimento que se devia adoptar, de modo que só tarde, a más horas e á pressa, poderam as empresas organizar as encomendas.

Tiveram o principal quinhão os Caminhos de Ferro do Estado, recebendo 56 locomotivas, segundo referem os jornaes. Oxalá não tenham a sorte de tantas outras que jazem reduzidas a sucata por falta de reparação.

As prestações dos annos seguintes devem ser mais methodicamente aproveitadas, preparando-se com tempo as encomendas de material, escolhido com criterio.

* * *

Occupemo-nos agora de outro facto importante: a conferencia do trafego franco-hispano-portuguez, que em 28 de novembro se realizou em Valencia, sob a presidencia do digno director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sr. Ferreira de Mesquita.

A Companhia de Paris-Orléans achava-se representado por Mrs. Gréard e Jacquier, a do Midi pelo seu chefe d'exploração, Mr. Charron, a do Norte pelo engenheiro Mrs. Gérard e Galan, chefe do trafego, a de Medina-Salamanca pelo engenheiro Nô, a de Salamanca á Fronteira pelos engenheiros Luiz de Novaes e Fernando de Souza, a da Beira Alta pelo engenheiro sr. Flavio Paes, a C. P. pelos srs. Ferreira de Mesquita e Fabri, e a dos W. L. por Mrs. Lotte e Paul.

O principal assumpto que ia ser versado era o horario do *Sud-Express*, tanto mais que por proposta da B. A. se inscrevera no programma o estudo da passagem d'esse comboio de diario a tri-semanal, em vista de insuficiente compensação dos sacrificios a que dá lugar.

Seria de aceitar essa indicação se não houvesse fundada esperança de aumento de trafego. Iniciou-se agora uma combinação de serviços marítimos entre Casa Blanca e Lisboa assegurando a ligação com o *Sud-Express*.

Desde que ella se realize em condições satisfato-

rias é de esperar que a aproveitem numerosos passageiros.

A Agencia da *Compagnie Transatlantique* não tem organizados os transportes entre o vapor e a estação. Modificando-se o horario do *Sud-Express* de modo que chegue a Lisboa o mais cedo possível, os passageiros poderão ir logo para bordo e o vapor partir durante a noite. Em sentido contrario vae-se retardar quanto possível a partida de Lisboa Para dar tempo ao desembarque dos passageiros que chegam pela manhã de Casa Blanca.

O estabelecimento de telegraphia sem fios, já contractada com a Sociedade *Marconi*, depois de annos de diligencias, em que por culpa dos successivos governos se perdeu um tempo precioso, dará mais facilidades á navegação trasatlantica.

E' legitima a esperança de intensificar a corrente de trafego internacional atravez da Peninsula e por isso não se devem cercear as facilidades que se lhe oferecem.

Foi proposto na conferencia que ao *Sud-Express* se adicionasse uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classes, de Lisboa a Irun. Recusou-se peremptoriamente a Companhia dos W. L. a tirar áquele comboio o caracter de comboio de luxo, feito exclusivamente com o seu material privativo. Não seria possível a adição d'esse vehiculo sem exceder o limite da carga, especialmente entre Medina e Irun, onde se juntam os dois grupos de material de Lisboa e Madrid.

Ficou por outro lado assente que a partir da proxima primavera circulará uma carruagem AB directa entre Lisboa e Medina, pelos rapidos da C. P. e B. A. e pelos correios da S. F. P. e M. S. Além de Medina não a admitte o Norte, porque os seus rapidos 1 e 2 teem apenas 1.^a e 3.^a classes, não consentindo decreto o Governo hespanhol que se dê ao trafego estrangeiro o que o nacional não tem.

Em todo o caso é já uma vantagem a economia de 11 horas a que dá logar esta combinação e a supressão de duas baldeações em Pampilhosa e Fuentes.

Ficou tambem assente que se adicionasse ao *Sud-Express* a segunda carruagem de camas, sempre que unia só seja insuficiente, para evitar demoras por falta de logar, que até agora se dão por vezes.

Resolveu-se ainda aumentar o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta, elevando-o a 90 dias.

Foi decidida a entrada das companhias interessadas para a União internacional de venda de bilhetes directos, organizadas por meio de *coupons*, removendo-se em Hespanha algumas dificuldades burocraticas que ali se opõem á prompta adopção d'esse melhoramento.

Tomou ainda a conferencia outras resoluções ácerca do restabelecimento das tarifas directas de mercadorias em g. v. e p. v. e da circulação dos vagões directos que mudem os eixos em Irun.

A perturbação occasionada pela guerra quasi anulou os esforços feitos durante annos com custo crescente. Importa removel-as, restaurar e aperfeiçoar serviços, tendo confiança no futuro e aguardando pacientemente os resultados.

*

Voltando ainda aos fornecimentos de material alemão, importa preparar methodicamente e com tempo os que dirão respeito ás prestações de 1923 e seguintes.

Se se proceder com criterio, poder-se-hão construir algumas linhas de incontestavel utilidade, fornecendo o Estado para elles o material fixo e circulante.

Deve ter assim a primazia a linha do Setil ás Caldas, cuja importancia temos encarecido.

Interessara-se pela sua construcção o sr. dr. Vasco Borges, estando assente que seria apresentada uma proposta de lei para a sua construcção.

Assim se procurava aliviar a linha de Oeste de transportes a que difficilmente dará vasão e servir a região das linhites que de Rio Maior se estende até Porto de Mós.

Infelizmente as vicissitudes politicas antinómicas com a deseável estabilidade ministerial affastaram o ministro que revelara apreciaveis qualidades de energia, actividade e intelligente iniciativa. A realização dos melhoramentos necessarios torna-se d'este modo comparável entre nós ao suppicio de Syripho, condenado a rolar até ao alto da montanha o pedregulho que breve cahirá a meio da ascensão.

*

Importa referir ainda um facto ocorrido na conferencia de Valencia. Foi ali dado conhecimento do plano da obra attestado pelo distinto engenheiro Antonio Bello e perfilhado pela Comissão technica de que foi relator para o estabelecimento de uma estação central e marítima no terrapleno da Alfandega com estacada para atracação de vapores e hotel-terminus, ligada directamente com Santa Apolonia.

Esse plano tem base financeira seria e a sua execução depende apenas do indispensável alargamento da estação de Santa Apolonia para o serviço de mercadorias.

A conferencia emitiu um voto a favor da realização d'essas obras que dariam excepcionaes facilidades ao trafego internacional.

Quando haverá um ministro que arredando oposições ignoras, emprehenda tal melhoramento?

J. Fernando de Souza



Os trabalhos agrícolas

Está quasi passado o anno de 1922 e nada se fez positivamente no sentido de se restaurar e desenvolver a nossa agricultura, de cujo atrasamento e decadência deriva em grande parte a desgraça nacional e de cuja expansão e progresso tem de vir o nosso restabelecimento.

O leitor, provavelmente, levará as nossas palavras á conta de exagero, lembrando-se de que foi promulgada uma nova lei cerealifera, por meio da qual foram assegurados ao trigo produzido no paiz maiores preços em ouro do que antes da guerra, com o intuito de provocar o alargamento das sementeiras.

Mas não é assim que se tem de promover o desenvolvimento pretendido. Os factos começam a demonstrar, como no verão previmos, que a nova lei nem sequer impediria a decadência da cultura. As notícias particulares que vão chegando, á falta de informações officiaes, continuam a ser desoladoras.

No sul tudo faz prever que as sementeiras serão menores em 1922-23, como sucedeu em cada anno anterior confrontado com o seu precedente. A lavoura meridional continua a desenvolver, principalmente, o sisthema dos pousios e da exploração manadia. Os trabalhadores estão cada vez mais caros e menos disciplinados. O pastoreio faz-se com pouca gente e com maior facilidade e economia. Os gados vendem-se a preços enormemente remuneradores, quer venham para Lisboa, quer, principalmente, se exportem de contrabando para a Hespanha.

N'uma palavra, em vastíssimas regiões, de Castello Branco para baixo, a terra mais ou menos latifundia-

ria, tende a barbarizar-se cada vez mais. Os proprietários pouco abundantes preferem, no meio da desorganização económica geral que nos trouxe a guerra, explorar uma natureza mais ou menos selvagem, com manadas e pastores, multiplicando em volta de si os proletários descontentes e revoltados. Elles mesmo estão apressando, sem o saberem, o advento de uma grande reforma agrária, que abra caminho para outra organização económica e social em que ao lado uma da outra coexistirá a grande, a mediana e a pequena propriedade. Para lá se ha de marchar com rapidez e sómente essa nova situação jurídica necessaria será capaz de salvar os interesses justos e os direitos respeitaveis d'aquelles que hoje são donos do solo. Ao mesmo tempo estará ali uma forma de se concorrer importantemente para o desenvolvimento da produção cerealifera, com a vantagem de se aumentar igualmente a dos gados, no maior aproveitamento de todos os recursos naturaes.

No centro do paiz vinha tambem ao mesmo tempo decinhando a lavoura, ainda mesmo onde abunda a pequena propriedade. Os trabalhadores ruraes emigraram em grande parte. Uns foram para além do Atlântico. Outros foram viver dos orçamentos públicos e municipaes e do exercicio e empregos do comércio excessivo nas cidades e nas villas. O primeiro movimento ainda continua a acentuar-se n'algumas regiões. Como consequencia necessaria, não sómente ha falta de braços, mas aquelles que restam são muito caros, tanto mais que por esses e por outros motivos, cresce lá fortemente o custo da vida. Assim, ha zonas, onde as culturas não chegam a ser metade do que eram antes da guerra.

Pelo norte do paiz a situação é diferente, apesar de ter crescido a emigração. A cultura tem quasi a mesma extensão que antes da guerra. Mas os cuidados culturais é que são diversos: diminuíram, por effeito da desorganização geral. A bem dizer, o productor não se importa com o facto de colher menos da terra. Como os preços são cada vez maiores, elle imagina ganhar cada vez mais com o producto cada vez mais reduzido.

Para onde vamos, em todo o paiz, por toda esta decadência? A produção agrícola, que era consideravelmente deficitaria antes da guerra, já deve ter diminuido mais de um terço, e amanhã será inferior a metade. E' uma situação extremamente grave e perigosa. Não se olha, todavia, para ella na política e na administração. Ninguem lá viu sufficientemente que a lei cerealifera não teria outro effeito que não fosse o de obrigar-nos a ter cada vez mais caro o pão nosso de cada dia. Ninguen compreendeu bastante que o aumento de produção da terra tem de vir de uma grande reforma agrária e agrícola, pela qual se obtenha maior numero de melhores agricultores.

Mas como se pode ter essa reforma sem ter simultaneamente a das finanças públicas e a dos estabelecimentos de credito? A verdade é que o Estado e o paiz vivem das reservas do passado e de saques sobre o futuro, sendo a maior parte das disponibilidades absorvida pelo parasitismo burocrático e mercantil. Mas, também, é evidente que por este processo estamos a afundar-nos miseravelmente e cada vez com maior velocidade. O agio do ouro e a carestia da vida duplicaram desde o começo do anno. Quer dizer, a catastrophe já foi tão grande n'um só periodo de nove ou dez meses, como durante o periodo de 1916-21. Pelo caminho em que vamos é também claro que os males de agora estarão dobrados ainda em menor numero de meses. Parece, porém, que pouca gente vê isto com nitidez.

Mas é bem necessário que em todo o paiz se rea-

ja contra esta inconsciencia geral. E' urgente que por toda a parte haja quem chame á realidade os que a não vêem, provocando-se, dentro da ordem, um movimento nacional que nos salve.

Q. J.



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que nos termos da portaria n.º 3111, de 11 de Março de 1922, o actual regimen tarifario dos Caminhos de Ferro só é valido até ao fim do corrente ano;

Atendendo a que ainda não está concluído o processo de revisão das tarifas;

Manda o Governo da República Portugueza pelo Ministro do Comércio e Comunicações, prorrogar o prazo de validade das actuaes tarifas até um mês a contar da data da publicação no *Diário do Governo* das novas tarifas.

Paços do Governo da Republica, 14 de Dezembro de 1922.— O Ministro do Comércio e Comunicações, *Fernando Brederode*.

O INFERNAL PASSAPORTE

Lemos, ha tempo, que o Governo havia dado ordens para que se amenizasse quanto possível o serviço do exame de passaportes tanto nas entradas como nas saídas pelas fronteiras; e, com efeito, ao sahirmos por Villar Formoso, em Abril ultimo, verificámos que o empregado encarregado d'esse serviço vinha esperar os comboios á Guarda e verificava se não havia falta de "vistos", para a tempo lh'os pôr, evitando aos passageiros ficarem detidos em Villar Formoso.

Ao regresso, em Maio, como o nosso passaporte, pelo facto de havermos ido a Roma representar a imprensa technica portugueza no Congresso dos Caminhos de Ferro, fôra passado pelo Ministerio dos Estrangeiros e visado lá pelas Legações nossa e hespanhola, o empregado quasi que nem para elle olhou.

Estavamos, pois, muito crentes de que o serviço corria como nos paizes mais civilizados.

Mas, pelo que temos visto nos jornaes dos ultimos dias, parece que as antigas impertinencias continuam, deixando o empregado de vir ao caminho, esperando os infelizes que, por qualquer circunstancia, vão munidos de um passaporte a que falte um "visto" qualquer, para os fazer passar umas horas de frio na fronteira, e perder o comboio, dinheiro e o tempo, ao que o *Correio da Manhã* chama, com razão, a "ratoeira de Villar Formoso".

Esta celeuma foi agora levantada a propósito d'un judicioso artigo que o nosso querido correspondente de Paris fez inserir no *Diário de Notícias* e em que se referia ás dificuldades oppostas na passagem das nossas fronteiras.

A isto respondeu o sr. Fillippe da Silva Mendes, commissario geral dos Serviços de Emigração, dizendo que "a nenhum portuguez é negada a entrada no territorio patrio, embora não munido de passaporte ou sem o respectivo "visto".

A bella memoria do sr. Guerra Maio falseou-o desta vez, não lhe recordando o que, com certeza, leu no nosso jornal em 1920, nas "Notas de viagem",

de 1 de Abril, referente á nossa entrada, pela fronteira de Marvão, em Outubro anterior.

Como a reprodução pouco espaço occupa, e vem tanto a propósito, não nos furtamos ao prazer de fazê-la.

No nosso numero 175, de 1 de Abril de 1920, a pag. 106, dissemos o seguinte:

... é sempre com prazer indizivel que, á portinhola da carruagem, prescritamos, á falta de um signal bem visivel da fronteira, quaes as pedras lateraes á linha que pertencem á Hespanha, e quaes as que vemos que já são bem portuguezas.

Olhando os montes, á esquerda, lá está, ao longe, Marvão.

Terra portugueza, terra da Patria—estamos no que é nosso!

Paramos na estação e vamos cumprir essa maçada que a guerra tornou rigorosa—a apresentação de passaportes.

Mas, que triste desapontamento, que desagradavel impressão nos espera aos primeiros passos que damos no nosso paiz.

Vimos de terras estranhas, onde ninguem nos conhece o onde fomos bem tratados, rodeados de attenções, de facilidades, de dedicações até e ao entrarmos no nosso paiz somos mal recebidos, asperamente tratados, como transgressores de leis que só constam de instruções particulares dadas nem se sabe por quem!

Foi o caso que, ao apresentar o nosso passaporte, o encarregado no-l'o devolve sem "visto", dizendo-nos seccamente:

—Não tem "visto" do consul em França nem em Hespanha, tem que voltar a Madrid para o visar.

—Mas retrucámos, o passaporte nada diz sobre isso; refere-se apenas aos portuguezes fixando residencia n'um disticto consular por seis mezes ou mais, e nós apenas demorámos dois mezes em toda a viagem por numerosas terras. E, não podiamos adivinhar taes exigencias que o passaporte não indicava.

—Nada teijho com isso. O passaporte é um impresso antigo, por isso não tem as explicações devidas. O senhor não segue; e ou volta para Hespanha ou, se quer continuar a viagem, tem que ir acompanhado por um guarda e pagar-lhe a viagem e comida; uns vinte e oito escudos bastam.

Confessamos que, a revolta do nosso espirito nos deu vontade de regressar a Madrid, sim; mas... para não mais voltar a Portugal.

Por fim, a muitos rogos nossos, e á atitude indignada de outros passageiros que nos conheciam, o guarda, alferes, ou não sabemos que, commandante do posto, lá se resolveu a pôr-nos no passaporte um "visto" com a obrigação de nos apresentarmos no Comissariado dos Serviços de Emigração, o que fizemos logo que chegámos, conforme a palavra d'honra que havíamos dado, sendo ali amavelmente attendidos. Valha-nos isso.

E é com esta bella impressão que um homem que alguma coisa tem feito pelo seu paiz, a elle regressa!

Effectivamente, não se pode dizer, pelo exposto, que o sr. commissario geral dos serviços de emigração não tenha razão em dizer que nunca um portuguez foi impedido de entrar em Portugal por falta de "visto" no passaporte. O agente que nos recebeu em Marvão, não nos prohibiu, com efeito, a entrada, apenas nos exigia que viessemos acompanhados por um guarda, como qualquer desconhecido suspeito de bolchevismo, pagando-lhe transporte de ida e volta e alimentação, uns 28 escudos; se não fosse muito mais, porque chegámos em dia feriado, o commissariado estava fechado e teríamos que aguentar o guarda mais 24 horas, pagando-lhe comidas, bebidas e dormida. E como elle não poderia, durante este tempo todo, afrouxar a sua vigilancia sobre este grande criminoso,—reudo delicto de ter recebido, como bom, um passaporte que lhe forneceram no Governo Civil em troca dos pagamentos respectivos, mas passado, segundo se verificou na fronteira, n'um impresso antigo, sem as explicações necessarias—ver-nos-hiamos na colisão, ou de trazer o guarda para nossa casa e dar-lhe cama á porta do nosso quarto, ou de passarmos o dia e a noite em qualquer prisão com guarda á vista.

E' facto que entrámos, sem estes entraves, mas porque todos os demais passageiros do comboio, logo que souberam da nossa situação, foram protestar junto da mesa do tal fiscal, e tão energicamente o fizeram que elle, muito contrariado, teve que ceder.

Aqui tem o senhor Comissario da Emigração a bella recepção que se fazia e, parece que, ainda se faz, a portuguezes que voltam á sua patria.

Gabriel Russell e Alfredo Ferro

Mais dois da velha guarda que deixaram de pertencer ao numero dos vivos: Gabriel Russell, o antigo chefe do Serviço do Movimento da Companhia Portugueza, reformado havia uns doze annos, e Alfredo Ferro, o antigo Inspector de Contabilidade da mesma Companhia, que tambem estava reformado. Duas figuras de destaque no meio ferro-viario.

Gabriel Russell, um verdadeiro exemplar de funcionario zeloso, entrou para a Companhia como empregado de estação e devido unicamente ao seu trabalho honesto e intelligent fez a sua carreira desde factor ate o elevado posto de Chefe de Serviço, merecendo sempre o respeito e a estima tanto dos seus superiores como subordinados.

Durante alguns annos afastado da Companhia Portugueza por ter ido exercer o cargo de Chefe de Serviço do Movimento da Companhia de Madrid a Caceres e Portugal, em Madrid, onde igualmente as suas aptidões foram sempre muito apreciadas, de alli voltou para o serviço da Companhia onde tinha iniciado a sua brillante carreira.

Morreu aos 71 annos de idade, legando aos seus um nome honrado.

Alfredo Ferro, figura distinta de homem de sociedade, que nos tempos de rapaz fez sentir o seu espirito pelos salões de Lisboa e de Madrid, começou a sua carreira nos serviços de construção do Ramal de Caceres, vindo mais tarde a desempenhar com distinção os lugares de Chefe de Secção do Serviço de Fiscalização e de Inspector de Contabilidade, posto em que se reformou.

Durante alguns annos exerceu tambem o lugar de secretario do Colyseu dos Recreios.

Typo attrahente e dotado de bellas qualidades de caracter, gosava da estima de quantos o conheciam.

A's familias dos dois illustres extintos envia a *Gazeta* as suas sinceras condolencias.



Aos bibliophilos

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

Tendo anunciado 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 efectivo que por ella pagou.

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

Note-se, que a collecção está *absolutamente completa*, com os numeros *hoje rarissimos* que não se obtem 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?

VIAGENS E TRANSPORTES

Trafego combinado c m as linhas hespanholas

A partir do dia 1 do proximo mez de Janeiro o serviço combinado entre a Companhia Portugueza e as linhas hespanholas passa a ser feito nas seguintes condições:

Passageiros e bagagens — Lisboa-R. vende bilhetes e despacha bagagens para Valencia d'Alcantara, Madrid (via Valencia d'Alcantara), Badajoz e Sevilha (via Badajoz), e Fuentes de Oñoro, Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, San Sebastian, Pamplona e Hendaya (via Pampilhosa); as estações de Entroncamento, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre, Elvas, Peso, Castelo de Vide, Marvão, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Espinho, Granja, Figueira e Campanhã para Fuentes de Oñoro (via Pampilhosa), Valencia d'Alcantara e Badajoz; e as de Covilhã e Castelo Branco para Fuentes de Oñoro (via Guarda), Valencia d'Alcantara e Badajoz;

Os preços serão os resultantes da ligação das tarifas geraes de cada Companhia, acrescidos das sobretaxas em vigor em cada paiz, sendo os participes hespanhoes cobrados em moeda portugueza ao cambio anuncioado nos Avisos ao Publico afixados nas estações.

Mercadorias, animaes e vehiculos em g. v. e p. v.

Todas as remessas que pela sua natureza garantam os portes, tanto de g. v. como de p. v., podem ser expedidas em portes a cobrar em todo o percurso, ou em portes pagos no percurso portuguez e a pagar no percurso hespanhol.

Quaesquer remessas de p. v. ou g. v. despachadas em Lisboa-R., Lisboa-C. dos Soldados e suas dependencias, Alcantara-Terra ou Entreposto de Santos com destino a Madrid-Delicias (via Valencia d'Alcantara) podem ser expedidas em portes pagos em todo o percurso portuguez e hespanhol.

As remessas de animaes vivos e as mercadorias de facil deterioração ou cujo valor não garanta os portes, excepto quando se destinem a Madrid em portes pagos, só são aceitas a despacho directo para a proxima estação hespanola fronteiriça — Badajoz, Valencia d'Alcantara, Fuentes de Oñoro, Fregeneda ou Tuy — de onde os respectivos proprietarios ou seus representantes poderão expedi-las, em portes pagos se outro fôr o seu destino. N'este caso os portes serão cobrados á expedição até á fronteira, seguindo o restante percurso a pagar.

As taxas serão as resultantes da ligação das tarifas em vigor em cada uma das linhas do trajecto.

Rapidos Madrid-Cartagena

Foram restabelecidos, a partir do dia 4 d'este mez, os comboios expressos diurnos, com carruagens de 1.^a e 3.^a classes, entre Chinchilla e Cartagena, ligando em Chinchilla com identicos comboios, tri-semanaes entre Madrid e Valencia.

O horario está estabelecido de forma que, partindo-se de Madrid ás 9,30, ás segundas, quartas e sextas, no expresso para Valencia-Alicante, se pode seguir directamente de Chinchilla até Cartagena; e sahindo d'esta ultima nos mesmos dias ás 8,15, se pode continuar desde Chinchilla até Valencia e Alicante.

Sahindo de Cartagena ás terças, quintas e sábados ás 8,15, pode seguir-se de Chinchilla até Madrid no expresso de Valencia; e os passageiros do lado de Valencia e Alicante que tenham chegado a Chinchilla no referido expresso de Valencia, podem continuar a viagem até Cartagena. Aos domingos não ha correspondencia com Chinchilla porque n'esse dia não circula o expresso Madrid-Valencia.

**Os caminhos de ferro allemaes**

Segundo um interessante artigo publicado no *Moriteur des Intérêts Materiels* a situação dos caminhos de ferro na Alemanha tem melhorado sensivelmente nos ultimos tempos. Nos meses de Abril a Setembro ultimos as receitas da exploração atingiram a cifra de 92.237 milhões de marcos, dos quais 79.000 milhões provenientes do tráfego de mercadorias; e as despesas 92.180 milhões, havendo, portanto, um saldo positivo de 157 milhões, apesar dos grandes aumentos dos salários do pessoal e da enorme carestia dos materiais.

O caso produziu certa sensação nos meios financeiros da França, principalmente pelo facto das administrações dos Caminhos de Ferro e dos Correios terem, desde Abril a Outubro, recorrido ao levantamento nos bancos de saques que orçam por uns 45 milhões de marcos. A imprensa allema justifica este facto pela necessidade imperativa dos caminhos de ferro e correios terem de renovar grande parte do seu material circulante, de utensílios e também de linhas e com aumento de ordenados ao pessoal, e não para cobrir qualquer *deficit* de exploração.

A propósito do aumento dos preços das tarifas ferroviárias, feito recentemente, afirma o *Berliner Tageblatt* que os transportes na Alemanha actualmente são mais reduzidos do que em qualquer outro país do Europa, e, para prova pública, os preços dos bilhetes de passageiros nas treze classes, num percurso de 180 quilómetros, que é o que vai de Berlim a Dresde, comparando-os com os das outras nações, reduzindo-os à sua moeda, antes e depois da guerra, são como seguem:

ANTES DA GUERRA

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Hollanda	9,88	7,45	4,95
Suecia	11,20	6,74	4,48
Italia	12,24	8,28	4,90
Allemanha	12,60	8,10	5,40
Belgica	13,68	9,31	5,51
Austria	13,77	7,65	4,60
Suissa	15,61	10,14	7,58
França	16,43	11,09	7,24
Inglaterra	12,26	12,06	9,54

EM 30 DE SETEMBRO ULTIMO

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Allemanha	372,60	190,80	118,80
Idem desde 1 de Outubro	1.094,40	608,40	305,40
Italia	4.107,60	2.721,60	1.411,20
Belgica	4.336,90	2.944,60	1.745,75
Tchecoslovaquia	4.681,80	2.886,80	1.193,40
França	4.753,10	3.127,50	1.988,80
Hollanda	7.452,90	5.617,50	3.725,50
Suecia	11.691	5.845,50	3.897
Inglaterra	11.812,50	7.381,80	5.960

Não conhece o *Berliner Tageblatt* as tarifas portuguesas, pois só assim se explica não as ter incluído no quadro que acima publicamos, e por isso nós o vamos completar com os preços que, por tarifa geral, cobrávamos antes da guerra, os que cobramos actual-

mente e os que em princípios do anno de 1923 devem entrar em vigor.

Calculando antes da guerra o marco a \$23 e actualmente a \$00,3, teremos:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Antes da guerra .	15,56	12,86	8,65
Actualmente	9,720	7.200	5.040
Para 1923	10,80	7,920	5.400

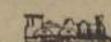
Como se vê, ainda não é Portugal onde se viaja mais caro. A Inglaterra, nesse ponto, leva a palma a todas as nações, apesar do valor da sua libra.



Companhia Portugueza. — Está concluido o assentamento da via, na linha de Oeste, que ultimamente se tinha iniciado entre Cacem e Torres Vedras, e em que foram empregados carris de 18 metros e de 40 kilos.

A electrificação da linha de Cascaes. — A Sociedade Estoril vai proceder no proximo anno, como já dissemos, aos trabalhos da transformação do sistema de tracção da linha que explora. O material circulante é todo moderno e fornecido por uma casa constructora americana, e o electrico de procedência allema, como acima dizemos. Espera-se que o novo serviço seja inaugurado em 1924.

Estação de Portimão. — Desde o dia 10 d'este mes deixaram de ser aceitas na estação de Portimão, da linha do Sul, remessas de peixe e marisco fresco ou salpicado, passando essas expedições a efectuar-se na estação de Ferragudo.

**ARREMATAÇÕES****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta****Fornecimento de travessas de pinho**

Pelo presente se faz publico que até às 12 horas do dia 3 de Janeiro proximo futuro, se recebem propostas em carta fechada, na Secretaria da Direcção da Exploração, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 13.750 (treze mil setecentas e cinquenta) travessas semi-redondas e 3.750 (trez mil setecentas e cinquenta) 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.º 1.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou por lotes não inferiores a 1.000 (mil) para as travessas semi-redondas e 200 (duzentas) para as rectangulares, ficando a cargo da Companhia as despesas de recepção em toda a linha da Beira Alta e nas estações do ramal de Vizeu.

As entregas de travessas que constituem cada fornecimento serão feitas á opção do fornecedor, no prazo de 3 meses a contar da data em que fôr assignado o respectivo contracto.

Cada proposta deve ser acompanhada de documento comprovativo de ter sido feito, na tesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, ou na tesouraria da Administração em Lisboa, o depósito provisório de dois mil e quinhentos escudos para a totalidade do fornecimento, e duzentos e quarenta 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, 9 de Dezembro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) F. Figueiredo e Silva.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal do exercício de 1921 apresentado á Assembleia Geral dos Accionistas de 31 de Junho de 1922
(Continuação)

QUARTA PARTE — Caixa de Reformas e Pensões

Ganhos e Perdas

	EXERCÍCIOS ANTERIORES		EXERCÍCIOS ANTERIORES	
	EXERCÍCIO DE 1921		EXERCÍCIO DE 1921	
Encargos:				
ORDINARIOS				
Reformados	101.894\$94		8\$01	Operações de 1921 relativas a exercícios anteriores.
Pensionistas	59.286\$55			3.617\$40
	<hr/>			
EXTRAORDINARIOS				
Despesa feita com o seguro e conservação de predios	1.591\$49			
Juros simples de 6 °l. a contribuintes	742\$02			
Donativos	135\$00			
	<hr/>			
	2.468\$51			
Total — Escudos	154.658\$01			
	<hr/>			

A importância da contribuição do pessoal em 1921 foi:

por joias	13.464\$64
por quotas	77.063\$05
Somma — Escudos	90.527\$69

PAPEIS DE CRÉDITO

Da analyse da conta de "Ganhos e Perdas" verifica-se que a Companhia subsidiou a "Caixa de Reformas e Pensões, n'este anno, como segue:

Totalidade das receitas afectas a este Serviço	78.755\$37
Subvenção da Companhia — Exercício de 1921	7.598\$91
Somma — Escudos	86.354\$28

Os papéis de crédito, que representam a inversão parcial das sommas com que contribuiu por joias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram au-

(Continua)

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalisação, Movimento e Trafego)

INSTRUÇÃO E N.º 4 (1)

Instrução profissional

I. PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

(Continuação do n.º 839)

f) *Pessoal*: Sua administração, disciplina e instrução. Escalas, concursos e tirocinios. Execução prática do serviço. Relações com a Divisão de Exploração sob o ponto de vista do pessoal. Dormitorios, habitações individuais e collectivas. Escalas;

g) *Comunicações electricas*: Comparação dos sistemas telegraphic e telephonico, applicada ao Sul e Sueste. Sinalização electrica e suas vantagens. Fiscalização do serviço telegraphic ou telephonico. Inspecção dos telegraphos;

h) *Irregularidades nas remessas*: Faltas, avarias e demais irregularidades, casuaes ou propositadas. Reservas internas, de ou para o publico. Instrucção e fiscalização do pessoal n'este ponto. Expedientes. Autos;

i) *Procedimento a haver em caso de irregularidade*: Providencias immediatas. Beneficiações. Indagatorias. Balanços. Verificações. Acção dos agentes superiores na linha e da repartição;

j) *Relações com o publico*: Processos de reclamação. Obtenção das desistencias. Accordos e reducções de indemnização. Liquidação final.

Para chefe de secção do Serviço de Movimento e Reclamações

a) Regulamentos de polícia de exploração, serviço interno e contabilidade, Código Commercial, circulares, instruções e ordens permanentes do Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Atribuições do Serviço de Movimento e Reclamações. Funcções da repartição respectiva e suas relações com as restantes repartições e agentes da Divisão de Exploração-Central;

c) Analyse, despacho e expediente originado nos documentos do Serviço de Movimento e Reclamações, vindos da linha e d'outras origens; expediente do serviço telegraphic, de estações, de comboios, da distribuição do material e fiscalização de funcções do pessoal superior; relações com o publico e outras administrações;

d) Fiscalização e acção geral a exercer pelo Serviço de Movimento e Reclamações, por intermedio da sua repartição;

e) Contractos que interessam ao Serviço de Movimento e Reclamações; sua organização e interpretação; empreitadas permanentes e eventuaes de cargas e descargas, serviço de polícia, vendas de lixo, etc.; administração de officinas e depositos; administração do pequeno material;

f) Ante projectos e projectos de horários; uso corrente do grafico. Horário normal. Organização de serviços especiaes de passageiros e de mercadorias. Rotação do material de passageiros e suas reservas. Trasbordos inesperados de passageiros. Distribuição e aproveitamento do material de carga;

g) Contabilidade do serviço. Entrega de estações. Contas com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes por troca de material e uso commun da estação de Vendas Novas. Documentos a enviar periodicamente pelas estações e pela repartição;

h) Averiguações por irregularidades em remessas. Balanços de estações (caes e armazens). Burlas para desviar responsabilidades. Expediente da secção de reclamações. Processos de reclamação, sua organização e distribuição. Relações com os reclamantes e administrações interessadas.

Para Inspector do Serviço de Movimento e Reclamações

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, Código Commercial. Instruções, regras, disposições geraes e permanentes, contractos respeitantes ao Serviço de Movimento e Reclamações;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Funcções do Serviço de Movimento e Reclamações; papel e funcções dos respectivos inspectores. Circunscrições e zonas; sua organização. Rede dos caminhos de ferro nacionaes;

c) Contractos para o uso commun da estação de Vendas Novas e para a troca de material. Sua analyse e applicação;

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

e) Disciplina e educação profissional dos agentes.

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

g) Convenio para as reclamações em serviço combinado e interrupções de via;

h) Rede electrica do Sul e Sueste. Telegraphos e telephones. Organização do serviço;

i) Reclamações e averiguações: indagatoria, seu valor. Balanços. Providencias a adoptar. Relações com o publico.

Para inspector dos telegraphos

I — GENERALIDADE

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração; regulamentos internos, especialmente do telegrapho, de via unica e de signaes. Instruções, regras, disposições geraes e permanentes do serviço telegraphic e telephonico;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Serviço de movimento e Reclamações, no que respeita ao funcionamento do serviço de comunicações, de sinalização electrica e de chronometria. Papel e funcções do inspector dos telegraphos;

c) Disciplina e educação profissional dos agentes. Instrucção práctica e theorica. Recrutamento do pessoal. Escolas de telegraphistas e parte especial da instrucção na escola de praticantes do serviço de estações;

d) Segurança de circulação e manobras, no que respeita ao uso de comunicações a distancia e ao da sinalização electrica;

e) Officinas de telegraphos e telephones, relogios e sinalização electrica; sua montagem e administração. Centraes telephonicas e estações telegraphicas;

f) Rede telegraphic e telephonica e sinalização electrica do Sul e Sueste. Suas deficiencias. Melhoramentos a introduzir-lhe.

II - ELECTRICIDADE

a) Princípios geraes

Systema de unidades absolutas. Unidades fundamentaes do sistema C. G. S. Unidades mechanicas e physicas derivadas.

Phenomenos electricos. Leis de Coulomb. Unidade electrostatica de electricidade. Campo electrico. Forças electricas e linhas de força. Potencial. Trabalho electrico. Superficies equipotenciaes.

Corrente electrica. Lei de Ohm. Força electro-motriz. Resistencia e condutibilidade electricas. Leis de Faraday e Jule.

Capacidade electrica. Capacidade inductiva.

Phenomenos magneticos e electro-magneticos. Intensidade magnetica de um polo. Lei de Coulomb. Unidade absoluta de polo. Campo magnetico. Força magnetica.

Linha de força magnetica. Potencial magnético.

Unidades electricas. Unidades absolutas electro-magneticas e electrostaticas. Unidades praticas.

b) Instrumentos e processos de medir

Galvanometros. Galvanometros de senos e de tangentes. Determinação das constantes. Methodos de leitura. Meios de aumentar a sensibilidade dos galvanometros. Shunts. Galvanometros aperiodicos. Galvanometros diferenciaes.

Electro-dinamometros. Descrição e uso dos tipos mais usados.

Voltametros. Princípios em que se fundam.

Calorimetros. Descrição e emprego nas medidas electrotechnicas.

Voltmetro de Cardew.

Reostatos e caixas de resistencia.

Condensadores padrões.

Apparelhos acessorios para as medidas electricas; Medidas das intensidades das correntes. Ampere-metros. Descrição e graduação.

Medidas das quantidades de electricidade. Galvanometros balisticos.

Medidas das capacidades electricas. Methodos Thomson.

Medidas de forças electro-motriz e das diferenças de potencial.

Emprego dos electrometros. Methodo de igual resistencia.

Methodo de Poggendorff. Emprego de galvanometro balistico. Volt-metros.

Medidas de resistencia. Methodos de substituição e comparação, pontes de Wheatstone e de Thomson. Ohm-metros.

Medidas de resistencia interior das pilhas. Methodo do semi-desvio, de Maioe de Munro e da ponte de Kohlrausch. Medidas de energia electrica. Watt-metros.

III - TELEGRAPHIA E TELEPHONIA

a) Linhas electricas

Conductores empregados. Regra de Thomson. Aquecimento dos conductores. Linhas electricas para correntes continuas ou descontinuas. Influencia da forma dos conductores.

Estudo especial dos conductores sob o ponto de vista da sua resistencia mechanica. Uso dos diferentes conductores. Ligações.

Appoios das linhas aereas. Appoios usados nas linhas telegraphicais. Processos de conservação dos appoios de madeira.

Estudo dos dielectricos. Isoladores empregados nas linhas aereas, suas diferentes formas, vantagens e inconvenientes.

Cabos subterraneos, sub-fluviaes e submarinos. Suas formas.

(Continua).



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Dezembro de 1922.

O novo Governo do sr. Antonio Maria da Silva apresentou-se ao Parlamento com uma declaração ministerial que denuncia a falta de confiança no seu proprio destino e mais ainda no seu programa e na possibilidade de iniciar, sequer, a reorganização do paiz. Assim tinha de ser. O sr. Antonio Maria da Silva, em nove meses de poder, conseguiu, é certo, vencer todas as dificuldades de ordem publica, dominando todas as tentativas revolucionarias que foram aparecendo. Mas dentro da ordem ilusoria que poude manter com tantos esforços, continuaram a avançar, com maior intensidade do que nunca, todos os males financeiros, economicos e sociaes onde se acham precisamente as maiores causas da desordem e das revoluções. O sr. Antonio Maria da Silva e os seus cooperadores teem, indubitablemente, o melhor desejo de melhorar a situação de Portugal, mas os proprios factos da administração d'este anno tragico estão a pesar no seu espirito e a dar-lhes no intimo a certeza de que não podem fazer nenhuma reforma notável e de que são impotentes contra a marcha desastrosa da vida nacional.

E' fora de duvida que o ponto de partida para toda a obra governativa capaz de inspirar confiança dentro e fora do paiz tem de ser um corte fundo nas despezas publicas, subordinado á ideia de se restabelecer o equilibrio de profissões, com abertura de novos campos de accão util para todos os elementos mais ou menos parasitarios da nação. Esta ideia fundamental não aparece em nenhuma parte da declaração ministerial. Nem podia aparecer. O sr. Antonio Maria da Silva e os seus colegas bem sabem que nenhum governo constituído com elementos partidarios poderá atacar de frente esse grave e maximo problema da reorganização.

Igualmente é positivo que a devida accão financeira e cambial exige uma grande reforma das instituições de credito, modificando-se os contractos dos bancos emissores e a lei bancaria geral, principalmente para se desviarem das especulações e agiotagens desorganizadoras das disponibilidades dos capitais, reservas e depositos, canalizando-as para as aplicações de verdadeiro progresso economico. A declaração ministerial não faz a isso nenhuma referencia. Nem, tambem, a poderia fazer. Essa obra, talvez, ainda mais dificil do que a dos grandes cortes orçamentaes, não pode ser emprehendida nem levada a cabo por nenhum partido.

Finalmente, a maior parte da restauração nacional depende de uma grande reforma agraria e agricola, que tem de atacar o problema da melhor distribuição das terras, da colonização interior e do aperfeiçoamento dos methodos, processos e instrumentos de cultura. E' um novo mundo rural a fazer n'este solo onde a produçao vai decahindo tragicamente. Tambem não pode esse grande emprehendimento ser feito por um governo saido dos partidos. Por isso a declaração ministerial, referindo-se ao problema agricola, continua a insistir nas illusões e erros anteriores. Proclama que a solução está em premios pecuniarios combinados com a garantia de bons preços aos productos. Assim pensou o governo de Antonio Granjo. Assim julgou o governo que o sr. Antonio Maria da Silva constituiria em fevereiro e de cuja iniciativa derivou a nova lei cerealifera. No entanto as sementeras e as produções veem diminuindo sempre.

Nem falemos no resto. Assim vimos desde 1919, para não irmos mais longe. Nenhum dos grandes problemas é atacado de frente. Pelo contrario, elles complicam-se cada vez mais pelo que se faz e pelo que se deixa de fazer. Os males vão galopando cada vez com mais velocidade, dobrando a sua força em periodos cada vez mais curtos. Assim vemos que o agio do ouro e o custo da vida cresceram tanto, desde que o sr. Antonio Maria da Silva subiu ao poder em fevereiro, como desde o começo da guerra até então. E' tragico! E, no caminho em que vamos, a duplicação, relativamente ao que temos agora, virá em menor numero de meses, e assim successivamente. Foi o que sucedeu na Austria. E' o que vae sucedendo na Alemanha.

A urgencia de um ministerio nacional de salvacao publica é manifesta.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor H. S. NOLZE

Esperado a 22 de Dezembro
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

Anvers



Vapor HECTOR

Esperado a 18 de Dezembro
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.

Anvers



Vapor belga SICILIER

Sahirá a 5 de Dezembro.
Agentes Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 12,

Anvers



Vapor PERSENS

Esperado a 21 de Dezembro
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

Bremen



Vapor OLDENBURGO

Esperado a 17 de Dezembro
Agente Marcus & Harting, Rocio, 50.

Bordeus



Vapor dantziguez DOURO

Sahirá a 26 de Dezembro.
Agentes, Pinto de Vasconcelos, Ld. Caes do Sodré, 52

Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor DRYNEN

Sahirá a 3 de Janeiro.
Agentes Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

Casa Blanca



Vapor frances FIGUIG.

Sahirá a 23 de Dezembro
Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça Duque da Terceira, 12.

Hamburgo



Vapor BILBAO

Esperado a 19 de Dezembro
Agentes Marcus & Harting, Rocio, 50.

Liverpool



Vapor ALBAN

Sahirá a 22 de Dezembro
Agentes Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

Madeira e Canarias



Vapor ANDORINHA

Sahirá a 12 de Dezembro
Agentes Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

Londres



Vapor MAINDY TRANSPORT

Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Caes do Sodré, 64, 1.^o.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Vapor holandez FLANDRIA
Sahirá a 18 de Janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o

Marselha

Vapor frances ROMA
Sahirá a 23/24 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o

Madeira e Canarias

Vapor AGUILA
Sahirá a 22 de dezembro.
Agentes Garland, Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

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

Vapor inglez ANDES
Sahirá a 26 de Dezembro
Agentes James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47

Napoles e Trieste

Vapor PRESIDENTE WILSON
Sahirá a 17 de Dezembro
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Caes do Sodré, 64 1.^o

New-York

Vapor italiano CITTA DI MES-SINA
Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 12.

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

Vapor frances ASIA
Sahirá a 19 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça Duque da Terceira, n.º 4

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

Vapor inglez SILARUS
Sahirá a 23 de Dezembro.
Agentes James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, Rua do Corpo Santo, 47.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brasileiro CAXIAS
Esperado a 27 de Dezembro.
Agentes Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.

Pará e Manaus (via Madeira)

Vapor PANCRAS
Sahirá a 27 de Dezembro.
Agentes Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.

Vapor brasileiro BENEVENTE
Esperado a 21 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.

Pará, Maranhão, Ceará, Cabedelo e Natal

Vapor brasileiro MARANGUAPE
Esperado a 22 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e outros portos do Pacifico.

Vapor ORTEGA
Sahirá a 17 de Dezembro.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos, Cais do Sodré, 64

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Vapor HERSCHEL
Sahirá a 13 de Janeiro
Agentes Garland, Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10.

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires

Vapor inglez DESEADO
Sahirá a 21 de Dezembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Rouen

Vapor frances PERONNE
Sahirá a 8 de Dezembro.
Agentes Henry Burnay & C., R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen, Londres e Anvers

Vapor dantziguez MONDECO
Sahirá a 19 de Dezembro.
Agentes, Pinto de Vasconcelos, Lt. Caes do Sodré, 52.

Tenerife, Las Palmas, Loanda, Lobito, Lourenço Marques, Baira, Quelimane, Moçambique, Angra e Nyassa

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

Vigo, Boulogne e Hamburgo

Vapor alemão ANTONIO DELFINO
Sahirá a 27 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez ARLANZA
Sahirá a 20 de Dezembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, Rua do Corpo Santo, 47.

Locomotivas, Vagões, Carris, Caldeiras Diesel, Turbinas e Vigas

Spaey, Sañudo & C.^a Ltd.

Apartado 4047

Lealtad, 14, MADRID

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PÚBLICO**SERVIÇO COMBINADO COM AS LINHAS ESPANHOLAS**

A partir de 1 de Janeiro de 1923 o serviço combinado entre esta Companhia e as linhas espanholas, será feito nas seguintes condições:

Passageiros e bagagens

Vendem-se bilhetes directos e despacha-se bagagem para os seguintes percursos:

1. ^o — De Lisboa-Rocio	{	para Valência de Alcântara, Madrid-Delícias (via Valência de Alcântara), Badajoz, Sevilha (via Badajoz) e Fuentes de Oñoro, Salamanca, Medina, Valadolid, Burgos, San Sebastian, Bilbao, Pamplona e Hendaia (via Pampilhosa).	
		para Fuentes de Oñoro (via Pampilhosa), Valência de Alcântara e Badajoz.	
2. ^o — De Entroncamento, Abrantes, Torre das Vargens, Crato, Portalegre, Elvas, Pezo, Castello de Vide, Marvão, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Espinho, Granja, Figueira da Foz e Campanhã		para Fuentes de Oñoro (via Guarda), Valência de Alcântara e Badajoz.	
3. ^o — De Covilhã e Castello Branco.....	{	para Fuentes de Oñoro (via Guarda), Valência de Alcântara e Badajoz.	

Os preços a aplicar a este serviço directo serão os resultantes da ligação das tarifas gerais das respectivas Companhias (acrescidos das sobretaxas em vigor em cada país) devendo os participes das linhas espanholas ser cobrados pela estação de partida, depois de convertidos em moeda portuguesa ao câmbio que periódicamente se anunciará em Avisos ao Público a fixar nas estações.

Mercadorias, animais, e veículos em grande e pequena velocidade

Todas as estações desta Companhia (tendo-se em conta as disposições do Aviso ao Público em vigor relativo ao serviço que prestam as estações, apeadeiros e cais) expedem directamente em grande ou pequena velocidade, remessas de mercadorias, animais e veículos destinados a Espanha, nas seguintes condições:

1.^o — As remessas de veículos e as mercadorias que pela sua natureza garantam os portes, poderão ser expedidas para qualquer estação espanhola, em um dos seguintes regimes de pagamento de portes, á escolha do expedidor:

- em portes a cobrar em todo o percurso, tanto em Portugal como em Espanha;
- em portes pagos só no percurso português até á fronteira e a pagar no percurso espanhol desde a fronteira até a estação de destino.

Por excepção ao que fica preceituado no n.^o 1 d'este § poderão, porém, ser expedidas directamente **em portes pagos em todo o percurso português e espanhol**, tanto em P. V. como em G. V., as remessas que, das estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Cais dos Soldados e suas dependências, e Alcântara-Terra ou Entreponto de Santos, se destinem a Madrid-Delicias (via Valência de Alcântara).

2.^o — As remessas de animais vivos e as mercadorias susceptíveis da rápida deterioração ou de valor insuficiente para garantir as despesas inerentes ao transporte, excepto quando se destinem a Madrid em portes pagos, só se aceitam a despacho directo para a primeira estação espanhola fronteiriça (Badajoz, Valência de Alcântara, Fuentes de Oñoro, Fregeneda ou Tuy, segundo a direcção do transporte) donde os respectivos proprietários ou os seus representantes poderão fazer uma nova expedição em porte pago, se outro houver de ser o seu destino definitivo. Neste caso os portes das remessas serão cobrados sómente no percurso português, isto é, desde a estação de procedência até a fronteira, seguindo a pagar no restante percurso, isto é, desde a fronteira até a respectiva estação espanhola fronteiriça.

Nos casos previstos nos n.^{os} 1.^o e 2.^o dêste § as taxas a aplicar serão as resultantes da ligação das tarifas em vigor, que correspondam ao percurso de cada uma das linhas interessadas (acrescidas da sobretaxa que em cada país onere as respectivas tarifas).

Os portes a cobrar, pelas estações desta Companhia, por conta das linhas espanholas, serão pagos em moeda portuguesa, fazendo-se a respectiva conversão em escudos ao câmbio que, periódicamente se anunciará em Avisos ao Públíco a afixar nas estações.

Observação importante

Em virtude das constantes alterações das medidas adoptadas pelos Governos, tanto português como espanhol, sobre interdição ou condições especiais de autorização ou exportação, reexportação e trânsito de mercadorias e animais, e assistindo exclusivamente ao expedidor o dever de averiguar e obedecer às disposições tomadas a tal respeito, esta Companhia continuará a aceitar transportes para o estrangeiro nas condições anunciadas, mas declina toda a responsabilidade pelos impedimentos ou embaraços que as remessas possam sofrer durante o trânsito nas suas linhas ou à saída do país, por parte das autoridades.

Dando-se por tais motivos impedimentos ou demoras no seguimento de qualquer expedição, de que resulte estacionamento das remessas, quer sobre vagões quer em depósito nos cais das estações, a Companhia cobrará, durante o período da demora, a taxa que corresponda por armazenagem ou paralização do material à descarga, segundo a Tarifa de Despezas Acessórias.

Se o expedidor não tiver assentado o destino a dar às remessas, caso a Alfândega não permita a sua saída, a Companhia fica com o direito de lhe dar o destino que mais lhe convier, em face das disposições aplicáveis.

Ficam pelo presente anulados os Avisos ao Públíco A. n.^o 36 e A. n.^o 37 de Julho e Agosto de 1921.

Lisboa, 11 de Dezembro de 1922.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

A. n.^o 52

Exploração – Serviço do Tráfego
Expediente n.^o 1.602