

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias 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 Helde, 8

20.º do 35.º anno || LISBOA, 16 de Outubro de 1922 || Número 836

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Estação de Chaves, 3.º Aditamento ao Aviso ao Pùblico C-N.º 49.

Companhia Portugueza. — Aviso ao Pùblico. Impostos para o Governo Hespanhol.

SUMMARIO

O aproveitamento dos carvões nacionaes, por J. Fernando de Sousa	229
Um plano de economia nacional, por Quirino de Jesus	232
Coador movel para as tomadas de agua	233
As linhas internacionaes entre Hespanha e França	234
Viagens e Transportes	234
O Sanatorio de Seixoso	235
Parte oficial	236
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	237
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro	238
Cotações	239
Vapores	240

6 aproveitamento dos carvões nacionaes

De tal modo interessa á economia dos nossos caminhos de ferro o aproveitamento de carvões nacionaes que não pode uma publicação de especialidade, como a *Gazeta* alhear-se do estudo de tão momento assunto.

Foi assim que na *Gazeta* de 16 de janeiro de 1918 d'emos conta dos estudos do engenheiro de minas, h'je falecido, Bessa Pinto, que afirmava a existencia de hulha, em profundidade que as sondagens indicaram, na zona littoral que se estende para oeste da linha do Bussaco a Ovar. Referimos minuciosamente os fundamentos d'esta asserção pedidos á geologia pelo distincto engenheiro.

Convinha, portanto, proceder a sondagens que atravessando os terrenos mais modernos na espessura de algumas centenas de metros, fossem encontrar as camadas subjacentes do systhema permo-carbonico.

Foi proclamado o valor scientifico d'esse estudo pelo Conselho de Minas e concedida nos termos legaes ao seu auctor a licença para pesquisas. Havia porém que sacrificar na sua realização algumas centenas de contos, que poderiam ser perdidos ou determinar a descoberta de riquezas incalculaveis. Era um emprendimento alcotorio, perante o qual se acobardou a iniciativa particular, o que não admira.

Ao Estado competia ocorrer á despesa das sondagens e promover a sua realização pois se tratava de um problema de incalculavel alcance. Não ha muito que a Belgica descobriu assim novos jazigos carboniferos, a cuja exploração se está preparando.

Infelizmente nada pôde fazer o concessionario das pesquisas, apesar das diligencias feitas, permanecendo sem exame cabal a seductora presumpção sancionada pelo juizo da entidade technica official á qual competia pronunciar-se.

Foi aqui minuciosamente versada, em 1920, pelo sr. F. Martins a questão dos carvões nacionaes. Tambem nos referimos em tempos á deplorable comedia da usurpação da mina de Santa Suzana em servil obediencia á pressão de agitadores ferroviarios do Sul e Sueste cohonestada por imprudentes affirmações de um technico. Supôz-se que estava ali uma *verdadeira mina*, cuja exploração deixaria livres, pela economia realizada alguns mil contos para distribuir ao pessoal. Attribuia-se ao jazigo d'excelente hulha, então em pesquisas pela rasgada iniciativa de um particular, posse de bastante para assegurar uma larga extracção.

Tanto bastou para se mandar estudar um ramal de caminho de ferro e para esbulhar da concessão o seu legitimo possuidor, transferindo-a para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que durante quasi dois annos nada fez, ficando abandonados os trabalhos realizados, até que novamente se entregou a mina a quem tinha o direito de a pesquisar e que renovou os respectivos trabalhos.

Eram pouco favoraveis as presumpções ácerca da quantidade de carvão, aliás excellente, que em Santa Suzana, ou antes no Moinho da Ordem se poderá encontrar. Felizmente, parece que se accentuam indicações mais favoraveis, podendo ser que esteja ali um jazigo de valor.

Entretanto, tem-se desenvolvido a exploração das anthracites da bacia duriense em S. Pedro da Cova e no Pijão. Esses combustiveis são largamente utilisados na região. Em relação aos segundos trabalha-se para a sua utilização no fabrico de briquetes, em condições aliás criticaveis sob o ponto de vista economico, pois mal se comprehende que para utilizar n'esse fabrico anthracites de Pejão se crie uma instalação custosa na Cruz Quebrada. Aguardemos os resultados calando as reflexões criticas que o caso sugere, para nos ocuparmos de outros aspectos do problema,

Occupou-se não ha muito a Associação dos Engenheiros Civis d'este magno assumpto da utilisação dos combustiveis nacionaes resultou do seu estudo um projecto de lei submetido á consideração dos poderes publicos

Affirmava-se que a resolução de aquelle problema consistia quasi exclusivamente na maneira de utilisação dos nossos combustiveis em centraes thermicas, nas caldeiras fixas e nas locomotivas, pois que a combustão nas grelhas ordinarias offerecia dificuldades e tornava impossivel o aproveitamento das qualidades mais inferiores.

A destilação das linhites não seria imediatamente utilisavel por deficiencia da producção actual e pelo tempo que demandaria a criação das necessarias instalações. O mesmo se podia affirmar da utilisação em centraes thermicas productoras d'energia electrica.

Attribue-se especial importancia e oportunidade ao emprego dos carvões pulverizados, sós ou lotados com outros.

Consumem annualmente as linhas do Estado mais de 100:000 toneladas de carvão que se poderiam reduzir a 70:000 (*quod erat demonstrandum*) pelo recurso á pulverisação. Os carvões queimados ao modo ordinario não devem ter mais de 30 % de cinzas e carecem de ter pelo menos 10 % de materia volatil.

Utilisando anthracites do Douro com 49 % de cinzas em media, lotadas com carvão inglez tendo 7 % de cinzas e 30 % de materia volatil, bastará empregar 30 % d'este.

Assim se reduziria a 30:000 toneladas a importação de carvão para os Caminhos de Ferro do Estado. Attribuindo á libra o valor de 50\$00, as 100:000 toneladas da mistura custariam 5:250 contos, incluindo a despesa da pulverização, o que daria logar á economia annual de cerca de 3:800 contos.

Ponderava-se que o carvão inglez poderia ser substituído mais tarde por linhites lavadas e escolhidas de Porto de Moz que teem 4 a 17% de cinzas, 40 a 48 de materias volatéis e 5.311 a 7.450 calórias.

Era estimada em 1.000 contos o custo de uma instalação para pulverização dos carvões destinados ao Minho e Douro, que ficaria completamente paga no primeiro anno.

Mesmo com a libra a 20\$00 ainda haveria a economia de 550 contos, isto sem falar na vantagem obtida, nos dois casos de deixar de importar avultada quantidade de carvão.

Considerava-se por isso urgente uma instalação no Minho o Douro para pulverizar 150 toneladas diárias.

Alem d'essas instalações importava construir ramaes de caminho de ferro que as abastecessem, transformar as locomotivas e tenders para os adaptar ao uso do carvão em pó.

Em quanto esse plano se realizava devia ser estudado por entidade competente o problema da destilação dos carvões nacionaes. E para facilitar a utilização d'estes dever-se-hia isentar de qualquer imposto as machinas ou quaesquer outros instrumentos destinados ás minas de carvão, ás centraes pulverisadoras, a outras instalações de aproveitamento dos nossos combustiveis e aos respectivos meios de transporte, dando-se ao mesmo tempo as facilidades para as expropriações exigidas pelas respectivas vias de comunicação.

Vejamos agora a forma prática proposta para a realização d'esses objectivos.

Seria creada uma *Comissão de aproveitamento dos carvões nacionaes* com a seguinte composição:

Director geral de minas, presidente.

Um delegado do Conselho Superior de Minas, vice-presidente.

Os dois chefes de circunscrições mineiras.

Um representante da Administração dos C. F. E.

Um delegado da Associação dos Engenheiros Civis.

Um representante das Circunscrições industriaes.

Um representante da Direcção Geral de Contabilidade.

A Comissão teria a faculdade de agregar a si técnicos e representantes de industrias.

Competia á Comissão estudar as formas de utilização dos combustiveis nacionaes, fazer realizar as instalações necessarias para essa utilização em estabelecimentos do Estado; constituir uma comissão executiva de 3 a 5 membros; escolher o pessoal necessário; efectuar as expropriações exigidas pelos trabalhos a realizar.

Os membros da Comissão seriam devidamente remunerados.

O Governo contrahiria na Caixa Geral de Depósitos um empréstimo na importancia de 2.000 contos para a realização das instalações previstas que a Comissão effectuasse.

A Comissão estudaria ainda o melhor modo de se explorarem instalações que promovesse e realizasse que não interessassem a qualquer entidade oficial ou particular.

Isentaria-se-hia de direitos e impostos as machinas e instrumentos de trabalho destinados á manipulação e transporte dos carvões nacionaes, requisitados por intermedio da Comissão. Declarar-se-hiam de utilida-

de publica e urgente as expropriações exigidas pela construção dos ramaes necessarios.

E' de notar desde logo a invasão de atribuições que da acção d'esta Comissão resultaria.

Os Caminhos de ferro do Estado teem uma administração privativa com largas atribuições e com técnicos nos seus serviços. Gerem um fundo especial destinado a ocorrer ás novas construções e obras complementares.

A ella compete fazer construir instalações como as que se planeiam e realizar a operação de credito necessário para as pagar.

Ha ainda um ponto essencial: impõe-se realmente o aproveitamento de carvões nacionaes inferiores pulverizados, com a concomitante transformação das locomotivas?

E' certo que n'alguns paizes e especialmente nos Estados Unidos se teem feito largos ensaios de emprego de carvões sob essa forma sem que se considere porem o problema resolvido. Ainda ha meses no relatorio de uma comissão official francesa encarregada de estudar os meios de reduzir o consumo de combustivel, poz de parte o emprego do carvão pulverizado, pronunciando-se desfavoravelmente e preconizando de preferencia á *compoundagem* o incremento do emprego do vapor sobreaquecido nas locomotivas.

Temos presente uma excelente monographia italiana *Per l'economia dei combustibili*, de 1919, na qual é consagrado um capitulo á combustão do carvão pulverizado.

Mostra como é seductor o sistema de reduzir o carvão a pó tenue que misturados com o ar em proporções convenientes n'un ambiente de alta temperatura, arderá completamente, dando logar á combustão completa.

Foi em 1873 que o inglez Crompton fez a primeira aplicação d'esse princípio. Em 1895 o engenheiro alemão Schneider deu conta n'un congresso da especialidade do resultado das experiencias a que procedeu.

Prognosticavam-se as seguintes vantagens do emprego do carvão pulverizado:

Ausencia de fumo; emprego do carvão com o maximo rendimento; possibilidade de queimar, com rendimento elevado, combustiveis pobres mesmo dando grande percentagem de cinzas; ausencia de escorias pela separação das materias incombustiveis reduzidas a pó; continuidade do fogo e possibilidade de o regular segundo as necessidades sem ter que abrir a porta da fornalha, com a consequente conservação das caldeiras libertas das bruscas variações da temperatura devidas a golpes de ar; ausencia de grelhas; facilidade de apagar repentinamente o fogo.

A estas vantagens contrapunham-se graves dificuldades.

O combustivel deve ser reduzido a pó impalpável para o que tem de atingir um grau elevado de secura. Se a pulverização não fôr completa os granulos, mesmo meúdos, não ardem.

Torna-se necessaria a secagem precisa do carvão, e o pó deve manter-se absolutamente seco para poder ser injectado na fornalha misturado com o ar.

Como é muito hygroscopico, o carvão em pó tem de ser queimado dentro de 48 horas, isto é, á medida que vae sendo produzido.

A sua conservação offerece perigos de inflamação espontanea.

Afirma o auctor da memoria que desde que o pó tenha 1% de humidade e outro tanto de enxofre incendeia-se ao cabo de 6 dias e em menor prazo se é maior a proporção do enxofre.

Ha sempre fugas de carvão das conductas com grave incomodo para o pessoal. As cinzas acumulam-se nos tubos do fumo obstruindo-os e diminuindo a sua eficiencia.

O acendimento é laborioso pois que a camara de combustão em que se injecta a mistura do pó de carvão e ar deve ter sido fortemente aquecida e é necessário ir fazendo injecções successivas de modo que o carvão se vae incendiando logo, sem resfriamento das paredes da fornálha, nem deposito de pó.

A injecção tem difficuldades desde que o carvão tenha absorvido alguma humidade.

Depois de minuciosa analyse das difficuldades encontradas, o auctor da monographia, Guid Perelli, conclue que o principio, technicamente optimo, é pouco pratico na aplicação e só em certos casos deve ser usado o carvão pulverizado como é em fornos de cimento e metalurgicos.

Será prudente irmos fazer installações caras e transformar as locomotivas para o aproveitamento de carvões pobres pela pulverisação?

Se fossem taes as vantagens do processo como as apregoam, renunciaria a França á sua adopção, quando carece de extinguir o deficit dos seus caminhos de ferro?

O que parece racional é que começemos por aproveitar combustiveis nacionaes susceptiveis de ser queimados ao modo ordinario e sem disposições especiaes de machinas e que os carvões pobres que não possam ser assim utilizados alimentem centraes thermicas e sejam aplicados ao fabrico de briquetes.

Temos carvões que sós ou misturados com carvão inglez possam ser queimados nas nossas locomotivas?

Temos, felizmente. Desenvolva-se convenientemente a exploração do Cabo Mondego e obter-se-ha um contingente apreciavel de carvão.

Importa, sobre tudo, valorizar os jazigos da região das linhites entre o Tejo e a costa, que em Obidos, e na faixa de Rio Maior a Porto de Móz, na Batalha e n'outros pontos encerra valiosas riquezas.

Poremos em particular relevo os carvões do Lena, que ha dois annos a esta parte estão sendo objecto de pesquisas methodicas effectuadas em larga escala e coroadas do mais animador exito.

Desde Porto de Móz até Valverde n'uma extensão de mais de 15 kilometros teem sido feitos numerosos trabalhos em cortes, galerias e poços encontrando-se uma verdadeira hulha juracica em camadas possantes e continuas.

Eis os resultados de duas analyses d'esse carvão feitas pelo abalisado chimico Mr. Lepierre:

	1820	1821
Materias volateis	46,60	50,67
Carbonio fixo	48,55	42,53
Cinzas	4,85	6,60
Enxofre	0,83	
Poder calorifero-calorias	7,450	

Os 50,67 % de materias volateis da segunda analyse comprehendem:

Alcatrões	32,87
Gazes combustiveis . . .	1,90
Agua	10,20

Os 32,87 % de alcatrões compõem-se de:

Phenoes e creosote	4,50
Bases pyridicas	1,20
Oleos neutros	27,17

Os 7,80 % de gazes comprehendiam:

Oxido de carbonio	4,40
Acido carbonico	0,70
Ethylene, etc	2,60
Azote	0,10

Os 42,53 % de residuos de destilação representam um carvão pobre de cinzas e proprio para gazogenios.

Dos productos volateis obtém-se creosote para injecção de madeiras e preparação de desinfectantes, bases pyridicas para desnaturação do alcool e tratamento da anthracene; oleos pesados para lubrificação e para combustivel em motores Diesel.

Os gazes podem ser utilizados em motores ou queimados sob as retortas de destilação.

Além dos carvões encontram-se calcareos betuminosos com 21,0 % de materias volateis e 23,1 de carbonio fixo.

Convém manifestamente crear uma grande instalação de destilação d'estes carvões, o que demanda grande capital e bastante tempo.

Entretanto as experiencias feitas em locomotivas da Companhia Real mostraram a possibilidade de o emprego dos carvões de Lena em mistura com Cardiff, reduzindo-se a 20 % a percentagem d'este.

Na linha de Cintra uma locomotiva fez todo o serviço de um dia cumprindo o horario e notando-se a ausencia de jorra e a pequena quantidade de cinzas.

O carvão não fôra lavado nem escolhido.

Fez-se tambem o Sud-Express assim como outros comboios com resultado satisfatorio.

Os reconhecimentos e pesquisas feitas levam a provar a existencia de alguns milhões de toneladas de carvão.

Basta assegurar-lhe transporte facil para que dentro de certo periodo se possa fazer uma extracção intensiva.

A melhor solução do problema seria a construção de um caminho de ferro da Serra Ventosa na região dos jazigos contornando as serras de Mendiga e de Minde para vir pelas proximidades de Alcanena e Torres Novas ao Entroncamento, com cerca de 50 kilometros de extensão, sem obras de arte dignas de menção e com excelente perfil.

Para já, como solução mais prompta e barata um ramal das proximidades da Serra Ventosa ao apeadeiro de Pataias na linha de Oeste está estudado. Para a sua construção prepara-se um acordo vantajoso com a Companhia Real que n'ella pode utilizar carris de 30 kg levantados da linha de Oeste onde se está procedendo á sua substituição pelo de 40 kg.

Ao mesmo tempo deveria o Governo fazer construir a linha do Setil ás Caldas e Peniche importantissima transversal que liga a linha de Leste á de Oeste, permitindo intensificar muito o trafego e que oscula em Rio Maior a região das linhites facilitando o seu transporte.

Poderia porventura fazer sahir d'esse ponto em direcção a Valverde um ramal de preferencia á linha ao Entroncamento.

E' materia para estudo que importa fazer.

O Governo tem meio de facilitar essa construção, aproveitando material fixo e circulante obtido na Alemanha e recorrendo a combinações financeiras que num encargo do Thesouro assegurasse a realização de tão importante melhoramento.

Seria crime sem perdão a indifferença do Estado perante problema de tal magnitude que a iniciativa particular conseguiu pôr em termos de ser resolvido.

Arrancar ao nosso solo annualmente alguns cen-

tos de milhares de toneladas de carvão é o meio mais efficaz de reconstituir a nossa economia e melhorar os cambios.

Olhe-se com igual disvelo para o problema do trigo e teremos superada a crise actual.

Basta para isso bom criterio, perseverança e continuidade de acção intelligente.

J. Fernando de Sousa

Um plano de economia nacional

Fizemos referencias, no ultimo numero d'esta revista, ao precioso livro que sob o expressivo titulo de *Lazaro!*... o sr. Ezequiel de Campos acaba de lançar á publicidade. O resumo das idéas praticas d'este laborioso escriptor, no vasto campo da economia politica, deve ser divulgado. Em nenhuma parte elles aparecem em synthese tão rapida e significativa como no *plano financeiro e economico* publicado no jornal *A Acção Cooperativa* de 22 de agosto.

Primeiramente, o sr. Ezequiel de Campos ahi resumiu nos seguintes lemas toda a sua *politica agricola e agraria*:

"1.º Solução do instante problema de *produzir os alimentos e as matérias primas fundamentaes oriundas da agricultura e de fixar no paiz o crescimento da população*, para assim se valorizar o territorio e a gente portugueza, por estes meios:

a) Alastramento da povoação e do cultivo normal na terra em predominio de sequeiro, pelo menos em 75.000 hectares por anno, até perfazer o resgate de 400.000 hectares do pousio de longo periodo e da pecuaria manadia para a cultura regular de acordo com as possibilidades agro-climaticas. — Efeito: annulação em cinco annos de todo o *deficit* de trigo; abundancia de gado vacum; e muito grande sobra de gado lanigero e caprino;

b) Povoamento e cultivo normal de 150 a 200 mil hectares, em cinco annos, de terras irrigaveis, especialmente do Centro e do Sul do paiz, por meio das obras de rega de mais facil execução. — Efeito: abundancia de milho: superabundancia de carne de porco e de lacticinios;

c) Povoamento e arborisação das terras despovoadas do Tejo e do Sado. — Efeito: grande riqueza florestal; abundancia de hortaliças, de legumes a de fructa para Lisboa e para exportação; amenisação do clima;

d) Imposição de montureiras, silos e ferramenta agricola aperfeiçoada, a toda a lavoura. — Efeito: aproveitamento de muita materia fertilizante; aumento e melhoramento do gado; aumento e economia na producção agricola (embaratecimento da vida).

e) Subsidio de animaes de tracção, oriundos da reducção da Força Armada; e de animaes reproductores, sementes aperfeiçoadas e plantas. — Efeito: aumento e melhoramento da producção agricola;

f) Estimulo á educação agricola, por folhetos de vulgarisação de conhecimentos agricolos, *adequados ao ambiente portuguez*, por cooperação e demonstração cultural, concursos, feiras, premios, etc. — Efeito: valorisação do cultivador, e consequentemente maior producção agricola por menor custo unitario;

2.º Reforma da contribuição predial rustica, tomando como criterio o pagamento proporcional á superficie possuida e á sua capacidade de producção; bem como o valor e a influencia economico-social dos

productos agricolas. — Efeito: estimulo ao augmento da producção, á valorisação dos terrenos, e ao melhor entendimento dos interessados no cultivo.

3.º Credito agricola em todas as suas fórmas.

Questões prévias. — A definição das terras a sujeitar á partilha para o povoamento; a definição das obras de rega mais viaveis e sufficientes, e das terras irrigaveis, para complemento da abastança de productos agricolas; o regimen juridico, financeiro e social da povoação das terras de sequeiro, de regadio e florestaes."

Como se vê, ha aqui um plano concreto de reforma agricola e agraria que ataca de frente os principaes problemas de que depende toda a nossa transformação rural. Os nossos politicos e governantes, longe de olharem para elles, tudo esperam illusoriamente de premios e subsidios pecuniarios que se não pagam, ou que para nada servem, e de altos preços legaes para o trigo. formula que já nem tem o condão de alargar notavelmente as proprias sementeiras da agricultura parasitaria.

Não conseguiremos sahir do abyssmo onde estamos, se não promovermos e realisarmos com a rapidez possivel uma larga expansão agricola pelo aperfeiçoamento dos processos e instrumentos culturales e pela distribuição de uma parte das terras latifundiarias, em formação de novas classes ruraes, tambem necessarias para o equilibrio economico e social. N'isto não pensa nem pôde pensar a politica dos partidos. Mas estas ideas teem de ser divulgadas por todos os espiritos realmente preocupados com a situação do paiz, preparando-se uma intervenção governativa extraordinaria que nos traga a salvação.

O sr. Ezequiel de Campos não é menos profundo e pratico na maneira de atacar o problema industrial portuguez. Sem ter illusões e não se deixando tambem levar pelas correntes que nos levam para a desnacionalisação economica, põe os olhos n'aquillo que é mais necessário, mais util, e mais attingivel pelas nossas forças e pelos nossos recursos. A sua politica industrial está resumida nos seguintes enunciados:

"1.º Solução do problema da *força industrial*, nas condições seguintes:

a) Emenda da Lei das Aguas, com estes criterios: 1.º Caducidade de todas as concessões actuaes em que se não tenham cumprido as clausulas relativas ao prazo marcado para o começo das obras, ou em que se não haja trabalhado com a intensidade correspondente á que tecnicamente devia haver para serem executadas no periodo respectivo, assim como d'aquellas em que se tenham pedido modificações e prorrogações, e as obras não estejam em plena actividade, revertendo á disponibilidade do Estado as concessões caducas, *para salvaguarda dos interesses nacionaes*; 2.º classificação das quedas de agua, e seu agrupamento, para concessão opportuna em maxima vantagem do trabalho portuguez; 3.º reserva dos melhores valores hydro-electricos potenciaes para o aproveitamento por portuguezes; 4.º cumprimento estricto da lei emendada, fóra da tradicional indifferença burocratica.

b) Estimulo á utilisação dos combustiveis nacionaes na producção de electricidade por capitais portuguezes, principalmente para o abastecimento das regiões industriaes do Porto e de Lisboa. Reserva das minas de carvão, e dos outras jazigos mineraes, para a actividade portugueza.

c) Opportuna valorisação da melhor queda de agua do Douro portuguez, em relação com o plano de aproveitamento d'este rio.

d) Quotização obrigatoria da industria regional para

a execução das obras de abastecimento de força por empresas portuguesas, com a colaboração facultativa dos municípios, no criterio da grande centralisação do aproveitamento hydro ou termo-electrico. — Efeito: economia de muito combustivel estrangeiro, que nos empobrece; valorização das nossas minas de carvão; estímulo a novas actividades, especialmente á siderurgia e á industria do cimento, com repercussão muito importante nas obras de rega e de aproveitamento hydro-electrico, e na economia agricola.

2.^º Melhoramento grande do rendimento do trabalho portuguez pelo encerramento *obrigatorio* das officinas e fabricas condemnadas pelas más condições hygienicas ou pelo mau apparelhamento e localisação; reforma das utilisaveis, dentro de periodos e criterios definidos. Reforma da agricultura, androphisica e de auto-sufficiencia economica, para a cultura andrótica industrializada (providencias da *Politica agricola e agraria*).

3.^º Concessão de favores para o aproveitamento da sucata de ferro e fabrico de machinas agricolas adaptadas ao ambiente portuguez; e favores a industrias proveitosas do linho, do assucar de beterraba, do alcohol industrial, do frio (especialmente nos caminhos de ferro, nos mercados e nos portos), da seccagem de productos agricolas, da pesca do bacalhau, etc.; podendo ir o favor até á elevação extrema dos direitos de importação pelos annos de instalação das industrias, revertendo parte para subsidio d'esta (especialmente para a gazolina, para o cimento e para as matérias primas, fios e tecidos de linho e similares de origem estrangeira)."

Da mesma fôrma é practica e actual a sua politica de commercio. Ella olha para as necessidades immedias da importação restricta, da exportação maxima, do aproveitamento dos transportes terrestres e marítimos com orçamentos equilibrados, de abastecimentos sem perdas e de utilização dos recursos coloniaes para a restauração e desenvolvimento da nossa economia. Tambem tudo se acha bem synthetizado nas formulas seguintes:

"1.^º Promover o equilibrio da balança commercial pelos meios seguintes:

a) Restrição da importação de mercadorias que a agricultura e a industria nacional podem naturalmente obter ou substituir, tales como substancias alimenticias, carvão, ferros, petroleo, gazolina, algodão, etc.; e grande tributação fiscal das mercadorias de luxo, e no uso d'ellas:

b) Favor á exportação maxima possivel de productos agricolas e industriaes, principalmente das matérias primas nacionaes *trabalhadas*.

Criterio politico-financeiro correspondente ao indicado nas alineas a) e b): promover o regresso dos lucros commenciaes para applicação util no paiz, pela acção prevista no conjunto do plano de finanças, da economia social e politica e de fomento colonial.

2.^º Resolver o problema das tarifas regulares, e sem *deficit*, dos transportes terrestres e marítimos por estes meios:

a) Arrendamento dos caminhos de ferro do Estado, preavendo a possibilidade de lucro futuro de exploração; unificação dos serviços de exploração de todas as linhas de via larga; estímulo á incorporação dos caminhos de ferro regionaes de via de metro em unidades adequadas; e á electrificação conveniente dos caminhos de ferro;

b) Melhoramento das estradas, pela entrega dos serviços de estudo, construcção, reparação e conservação das não municipaes ás Juntas de Fomento districtaes, subordinadas, nas finanças e na orientação

geral, ao governo central, e estimuladas para a adopção de procesos de trabalho rendoso pela imposição da compra de ferramenta adequada. Utilização dos camões e viaturas do Estado, especialmente vindas da redução do exercito, aproveitaveis lucrativamente no serviço de melhoramento e construcção de estradas;

c) Liquidação dos negocios dos T. M. E., e aproveitamento conveniente dos valores dos navios; protecção á marinha mercante nacional, e aos estaleiros modernos de navios de vela;

d) Após a repercussão financeira da politica de valorização da gente e dos recursos do paiz, promover a realização e o apetrechamento dos portos, especialmente de Lisboa e Leixões; e a navegação fluvial.

3.^º Adoptar uma politica de atastecimentos que pretenda terminar de vez com o preço politico do pão pela importação livre do trigo e liberdade de moagem, sem prejuizo de todas as defezas justas e efficazes da agricultura e da sociedade, conforme o plano exposto da economia social e da politica agricola; e que se empenhe em fazer vir das colonias, no maximo possível, os productos alimentares e materias primas fundamentaes — milho, trigo, legumes secos, oleaginosas, algodão, etc., com o minimo de intermediarios, aproveitando para a distribuição, até onde fôr preciso, segundo o mesmo plano, os armazens da Manutenção Militar e as Cooperativas, e, possivelmente, os Celeiros Municipaes, mas sem perda nenhuma para o Estado nem para os municipios, salvo em casos extremos de salvação publica."

Em todo este programma de economia nacional, completado com o saneamento orçamental e com a accção vigorosa de uma boa politica fiscal e bancaria, está o plano essencial de que depende a salvação do paiz. Infelizmente, os partidos e as classes continuam afastadas d'esta orientação e ocupadas somente nas obras do devorismo, da exploração e do arruinamento. A nossa desordem financeira, apesar da enorme carga fiscal acrescentada especialmente aos consumidores e ás victimas da guerra, e a nossa queda económica, sobretudo revelada pela desgraça dos agios, pela terrivel alta dos preços e pela formidavel decadência da nossa producção agricola, continuam a arrastar-nos para as ultimas catastrophes.

Quirino de Jesus.

Coador movel para as tomadas de agua

Um dos problemas com que tem de lutar quasi todos os estabelecimentos que usam agua como força motriz, é o de prever-se de coadores efficazes para impedirem que passem pelas tomadas de agua, os ramos, hervas, folhas, pequenos troncos e restos de vegetaes que a corrente do rio arrasta e que se chegam á turbina ou roda hydraulica com que a energia se transforma, podem causar grandes avarias nos mecanismos. Os coadores usuaes não deixam passar os restos e detritos vegetaes, mas estas materias accumulam-se n'elles e diminuem a passagem da agua ou até a impedem por completo, se as accumulações não se retiram com freqüencia, o que é operação muito fastidiosa, sobretudo em certas epochas do anno.

Para simplificar este problema, uma casa americana tem posto ultimamente no mercado um coador movel que não só separa da agua os restos vegetaes, como tambem se desembaraça d'elles de per si e permite que o liquido passe pela tomada de agua, livremente em todas as ocorrências.

O apparelho compõe-se de uma serie continua de cestas de arame, postas em duas cadeias que passam

sobre rodas dentadas como nos conductores de cubos, e as cestas formam um coador á maneira de rosario ou fita, sem fim, que vae passando lentamente pela bocca da tomada de agua. Essas canastras recolhem todos os restos e detritos vegetaes arrastados pela corrente até á tomada de agua, e sobem-nos até a altura em que a serie da volta por cima, onde os descarregam n'um recipiente com auxilio de um forte jorro de agua, que recebem por traz.

Os coadores d'esta classe são feitos em diversos tamanhos e são especialmente adequados a uso nas tomadas de agua para os grandes estabelecimentos, taes como fabricas de força hydroelectrica.

As linhas internacionaes entre Hespanha e França

Foi ha pouco inaugurada a secção de Jaca a Arañones, 25 kilometros, da linha transpirenaica do Canfranc. Esta linha começa na estação de Zuera, da linha de Zaragoza a Barcelona, a partir da qual se construiram 40 kilometros até ao encontro em Venta Turuñana com a actual linha em exploração de Tar-dienta Huesca-Jaca.

N'esses 40 kilometros falta ainda assentar a via, o que não se faz por enquanto porque a secção francesa desde Canfranc a Oloron se encontra muito atra-zada, e calcula-se que levará ainda uns dois annos a concluir. Desde Venta Turuñana a Jaca utilizar-se-ha a linha actualmente em exploração de Huesca a Jaca. A secção de Jaca a Arañones é a que acaba de ser aberta ao serviço pela Companhia do Norte. Os 25 kilometros d'esta secção estendem-se pela abrupta ladeira do rio Aragon e n'esse trajecto construiram-se duas pontes sobre o rio, cinco tramos sobre diversos barrancos e um viaducto de 357 metros e 19 tunneis um dos quaes com 919 metros e outro com 869,

A estação internacional a edificar em Los Arañones é feita á custa do Estado hespanhol o qual a entregara ao Norte, sendo as despezas suportadas a meio, pela Hespanha e França.

As obras já executadas e as que ainda ha para fazer são muito importantes, tendo sido necessário desviar o curso do rio Aragon para se arranjar o espaço sufficiente para as installações, havendo ainda que estabelecer obras para a defeza contra as neves.

O edificio terá 246 metros de comprimento, á parte as diversas plataformas, para o trasbordo das mercadorias que se transportavam de um para outro paiz

N'uma estação internacional funcionarão as alfandegas francesa e hespanhola para a fiscalisação das entradas e saídas dos productos das respectivas nacionalidades.

Em Los Arañones haverá uma reserva de machinas da Companhia do Norte para o serviço da linha hespanhola, e outra para as locomotivas electricas da Companhia do Midi de França.

O tunel internacional á saída de Los Arañones mede 7.866 metros, tem sido construido a expensas das duas nações, e a linha n'elle assente é só para o material francez.

Este transpirenaico para cuja conclusão ainda haveria que dispender alguns milhões tanto pela Hespanha como pela França é independente de outros dois um apenas em projecto, o de Naguera-Pallaresa, e que ainda não se sabe quando se construirá, e o de Puigerdá de que foi recentemente inaugurado o troço de linha de Ribas a La Molina em seguimento dos 14 kilometros da secção de Ripoll (Norte a Ribas) já em exploração pelo Estado.

Este avanço até á fronteira faz esperar que não tarda muito em chegar até Puigerdá, na raia de França,

posto que os trabalhos vão muito adeantados. A linha internacional completa, isto é, a parte hespanhola e a francesa entre Aix les Thermes e a fronteira, ainda demorará algum tempo a ser aberta ao serviço publico. Na parte hespanhola aberta, o serviço do Estado, realizado com material alugado ao Norte, é ainda muito restricto e deficiente, não tendo até agora a nova linha entrado em accordos com as outras para o serviço de transportes combinado.

Por enquanto tem de se comprar um bilhete e despachar a bagagem até Ripoll e ahi repetir a operação para o percurso do transpirenaico. O serviço está sendo feito por tracção a vapor com elementos fornecidos pela Companhia do Norte. No futuro, quando a exploração fôr feita com elementos proprios do Estado, a tracção será de outro systema, naturalmente o electrico.

VIAGENS E TRANSPORTES

Estação de Marvão-Beirã

Desde o dia 5 d'este mez, a antiga estação de Marvão passou a denominar-se Marvão-Beirã.

Esta medida foi tomada a pedido da população de Beirã que ha muito tempo aspirava a que o nome da sua povoação figurasse na estação de que se serve.

Arredondamento das cobranças que não sejam multiplos de cinco centavos

Segundo os avisos das emprezas de caminhos de ferro, até disposição em contrario, o importe global de qualquer cobrança feita pelo caminho de ferro que não seja multipla de cinco centavos será arredondada para o multiplo de cinco centavos imediatamente superior.

Esta resolução que os caminhos de ferro tomaram com auctorização do governo, foi motivada pela falta de trocos.

Estação de Chaves

A partir do dia 21 d'este mez, a estação de Chaves situada no terminus da linha do Valle do Córrego, alem do serviço de passageiros e bagagens que actualmente desempenha, passa a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade sem restricções.

Bilhetes de assignatura para entrada nas gares da linha da Beira Alta

A partir do proximo dia 20 entra em vigor nas linhas da Beira Alta o 1.^º additamento á Tarifa especial n.^º 3 de g. v., pelo qual são estabelecidos bilhetes mensaes e trimestraes de admissão nas plataformas das estações de Figueira da Foz, Luso-Bussaco, Santa Comba Dão, Carregal, Cannas-Felgueira, Nelas, Mangualde, Gouveia e Guarda.

Estes bilhetes são pessoais, intransmissiveis e exclusivamente destinados a correctores de hoteis, banheiros e conductores de carreiras de automoveis, e o preço é de 3\$00 para os mensais e 20\$00 para os trimestraes, dando direito a assistir á chegada e partida dos comboios, não podendo os seus portadores permanecer na gare mais de cinco minutos antes e 10 depois da chegada de cada comboio, e 10 minutos antes e cinco depois da partida de cada comboio.

Os bilhetes devem ser requisitados por escripto na estação respectiva com cinco dias de antecedencia, com a apresentação da competente photographia medindo 37×32 para ser colada no bilhete.

No acto da requisição deve ser feito o desconto de 1\$00 que será restituído em troca do bilhete no prazo maximo de 8 dias a contar do termo de validade.

O Sanatorio do Seixoso

Um estabelecimento modelar

Porque tantas vezes nos temos queixado aqui da falta, em Portugal, que ha de certas commodidades que o estrangeiro nos offerece, muito nos compraz hoje falar de um estabelecimento que apenas conheciamos da rapida visita que lhe fizemos, e de que aqui demos passageira referencia, em 1914, sem que então pudessemos apreciar todo o seu valor.

Quiz este anno a sciencia mandar-nos, para debellar a doença que não nos deixava, para uma altitude que não ultrapassasse 500 metros, onde tivessemos um alojamento confortavel e uma alimentação sádia; e logo ocorreu, a medico e a doente, o Sanatorio do Seixoso, onde o auctor d'esta noticia se acha ha cerca de um mez e de onde se propõe retirar o mais tarde que puder, graças ao bem que se tem dado na sua permanencia aqui.

Não vamos fazer-lhe o mercantil reclamo: primeiro, porque, bem o sabe o leitor, esses não são os nossos habitos; alojamo-nos no hotel que parece convirnos, ajustamos a pensão sem procurar diminuir-lhe a diaria com a promessa de reclamos ou annuncios, porque não prescindimos da nossa liberdade de dizer bem se o serviço nos agrada como a de dizer que elle não presta para que o leitor possa fugir-lhe da porta.

Em segundo logar, porque elle d'isso não precisa; visto que, sendo um estabelecimento pequeno onde os hóspedes se conservam meses seguidos, vae já sendo difícil conquistar aqui alojamento.

Quando, ahi por 1909, tivemos que emitir parecer sobre uns projectos para um sanatorio que se projectava construir, nem nos lembra onde, escolhemos, dos varios desenhos das perspectivas, o que nos pareceu mais risonho, menos sanatorio e mais hotel ou *chalet* de verão. Pensavamos então, (e hoje não mudámos) que ao doente se deve dar a impressão de que entra para um estabelecimento onde vae passar o tempo alegremente, respirando bom ar, alimentando-se bem, ganhando a saude que lhe falta; e do qual sahirá forte, sadio e plenamente vivificado do organismo.

E' essa bella impressão que, logo de longe, nos dá o Sanatorio do Seixoso: Um galante *chalet* emergindo de uma floresta enorme de pinheiraes e eucalyptos, debruçando-se, por sobre uns trechos de jardins bem tratados, em frente d'um panorama vastissimo de montanhas verdejantes, que não invejam, em extensão, as que se disfructam do Bom Jesus, do Santa Luzia, em Vianna, nem mesmo do tão bello, tão sumptuoso e tão justamente celebrado hotel de "Font-Romeu", sobre as "Cerdanhas" francesa e hespanhola.

Depois de, de longe, nos ir sorrindo aquelle trecho de Suissa em pleno Douro, uma grande curva do caminho leva-nos rapidamente á entrada do edificio.

Ahi temos logo a prova de que estamos em pleno "paiz civilizado".

O director e proprietario, com o seu amavel sorriso nos labios espera-nos no alto da escada; dois criados apressam-se em nos tomar as malas, em ajudar-nos a descer do auto. Subimos os poucos degraus que conduzem ao vestibulo ou sala onde por aquelle, — um distinto medico portuense — somos recebidos, indicando-nos o aposento que *mais de dois mezes antes* tinhamos pedido.

Começamos então a apreciar uma particularidade do Seixoso muito rara em hoteis portuguezes: a admiravel disciplina que reina por toda a parte; que se aprecia mas não nos pesa; que se gosa mas não nos

incommoda; o mais escrupuloso acceio e hygiene. Tudo está em ordem e não se ouve dar ordens; tudo nos seus logares e a horas, como automaticamente.

O hospede tem apenas que se sujeitar a uma rigorosa inspecção medica, indispensavel para se conhecer se está isento de doença contagiosa, o que permite ser admittido.

O Sanatorio destina-se á cura, pelo descanso, pelo socego, e pelo ar puro dos organismos depauperados, quer pelo excesso de trabalho, quer pela convalescença de qualquer doença, quer por outros motivos semelhantes.

Para esse fim ha dois regimens alimentares: uma primeira mesa com almoço ás 11, jantar ás 5 e meia e chá ou leite ás 10, e uma segunda, ás 12 e meia e 7 horas.

O regimen da primeira mesa é dietetico vegetariano, sem excesso, porque permite um prato de carne, ovos e leite. E' n'essa que a cozinheira, por prodigios de caçarola, faz apresentar saborosos croquetes e *vol-au-vents* de... macarrão, apetitosos empadões de feijão verde e gostosas batatas à *la duchesse* com recheio de cenouras. A segunda é de alimentação vulgar, sendo tambem, a cosinha apurada, saborosa e n'ella se empregando generos de primeira qualidade.

Terminadas as comidas, os doentes vão, em geral, "fazer a cura", de ar e descanso, indo estar uma ou duas horas estendidos em cadeiras-camas, que são postas em varios sitios do parque sob pittorescas cabanas de colmo ou rama de pinho.

Ha tambem uma installação para banhos de sol, tanto para homens como para senhoras; outra para duches; e casas de banhos em todos os andares, assim como luz electrica em todo o edificio e seus annexos — varios pequenos *chalets* espalhados pelo parque — e aquecimento central.

Para as curas nos dias invernosos, ha uma galeria envidraçada, voltada ao sul, onde se está com todo o conforto.

A iniciativa da construcção d'este estabelecimento deve se ao seu actual proprietario, a que acima alludimos, o sr. doutor Cerqueira Magro, medico no Porto, que, nos ultimos annos do seculo findo, realizou uma grande viagem de estudo pela França, Suissa, Belgica e Allemanha, visitando o melhor que havia por lá em sanatorios.

D'estes escolheu o de Falkenstein, destinado á tuberculosos; e voltando a Portugal, resolveu installar na sua vasta propriedade do Seixoso um estabelecimento n'esse genero.

Começada a construcção em 1901, em 1904 era inaugurado, e em 1907 destruido por um incendio que só as paredes deixou de pé. Foi uma desinfecção geral que permitiu ao doutor Magro modificar os fins do estabelecimento, tornando-o só applicavel a sanatorio de debilitados, por meio do descanso, socego, ar puro e boa alimentação.

Assim foi de novo aberto em 1910, para um numero restricto de doentes que não pode sobrepor-se ao meio custo, e o seu proprietario entende, e bem, que não deve ultrapassal-o senão levemente, nas obras de ampliação a que vae proceder.

Um estabelecimento d'este genero não deve confundir-se com um hotel para turistas, em que em cada dia se realisam festas, passeios, *pic-nics*. Tem que se estar tranquillo e descansado, e por isso, nem ha no parque o invariavel *tennis* ou sequer o modesto *criquet*.

Os hóspedes contentam-se em cuidar de si e em modestamente, nas horas vagas, conversar nas salas,

no que os acompanha o proprietário com a sua sempre interessante *cavaqueira*; ou tocando piano, ou jogando o bilhar ou... fazendo paciencias que raro conseguimos concluir.

O regulamento proíbe as discussões sobre política ou religião e sobre doenças, mas isto é que os hóspedes não são capazes de cumprir á risca, porque propondo-se o hotel fazer esquecer a doença, são, afinal, os habitantes que a lembram a todo o momento. Logo de manhã, em logar do cumprimento vulgar entre pessoas de sociedade, ouve-se:

— Então como passou a noite? Sente-se mais animadinho? A febre diminuiu?

Se, durante a *cura*, respondemos a uma pergunta com duas palavras, sucede logo pôssar um *collega* doentinho que nos aconselha: — não fale; não gaste forças. Se escrevemos um postal passa logo outro que, solícito, nos diz: — cuidado, não trabalhar; isso enfraquece.

E' uma scie.



Ministério do Comércio e Comunicações

Repartição Central

Lei n.º 1.381

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e nós promulgamos, nos termos do § 3.º do artigo 38.º da Constituição Política da República Portuguesa, a lei seguinte:

Artigo 1.º E' Autorizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a construir um ramal de via larga que ligue a vila de Portel com a estação de Viana do Alentejo ou com o ponto central do sul e sueste que fôr julgado mais conveniente pelos estudos a que proceder a referida administração para execução do plano elaborado da rede ferroviária com base no melhor aproveitamento económico da sua exploração.

§ único. Este ramal ficará, para todos os efeitos, fazendo parte das linhas do Sul e Sueste.

Art. 2.º A construção do ramal a que se refere o artigo 1.º só terá começo quando a Câmara Municipal de Portel tiver assegurada financeiramente a sua execução, competindo-lhe contrair o empréstimo ou empréstimos necessários para pagamento da despesa total da construção do referido ramal, de modo que a administração dos Caminhos de Ferro do Estado não seja sobrecarregada com qualquer quantia para a referida construção.

§ único. O produto dos empréstimos será posto á ordem da administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 3.º Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessárias sendo liquidados os respetivos juros à conta do empréstimo.

Art. 4.º Quando houver excesso de receita, constituirá este excesso disponibilidades da administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que fica com a faculdade de aplicar a antecipação da amortização.

Art. 5.º As taxas estabelecidas para o transporte de passageiros e mercadorias no ramal poderão ser, durante o período de amortização, superiores às das tarifas gerais do Estado.

Art. 6.º No caso de deficiência de receitas, a Câmara Municipal de Portel fará os suprimentos necessários para que da exploração do ramal não resulte encargo para a administração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, competindo-lhe, neste caso, assegurar o pagamento das anuidades dos empréstimos.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 26 de Setembro de 1922.
— Antonio Maria da Silva — João Catanho de Menezes — Vito ino Máximo 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

Portaria

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, determina que, nos termos do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, seja aberto, pelo espaço de cincuenta dias, concurso público para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea, de tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco annos, ligando Viana do Castelo com Arcos de Valdevez, e com o hotel e parque de Santa Luzia, assente sobre o leito das estradas nacionaes n.ºs 25, 26 e 3, e ramal da estrada nacional n.º 4, na extensão total de 48:905 metros.

Paços do Governo da República, 28 de Setembro de 1922. — O ministro, interino, do Comércio e Comunicações, *Vasco Borges*.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

Programma

Faz-se público que, nos termos da portaria d'esta data e nas condições do presente programma, é aberto n'este ministerio do Comércio e Comunicações concurso público para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea, por tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco annos, para transporte de passageiros e mercadorias de Viana do Castelo ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valdevez, na extensão de 48:905 metros.

1.ª

A base de licitação é fixada em 100\$00 de renda anual a pagar ao Estado por cada quilometro de estrada ocupada pela linha ferrea e esta terá a extensão de 48:905 metros, segundo o projecto aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, o qual estará patente na Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, em todos os dias úteis, das onze ás dezasseis horas.

2.ª

As propostas para este concurso serão apresentadas em carta fechada na Administração Geral das Estradas e Turismo até as treze horas do dia 16 de Novembro proximo futuro, procedendo-se em seguida á sua abertura perante a comissão que ha-de presidir ao concurso.

3.ª

As propostas serão escritas em portuguêz e nos seguintes termos:

F. . obriga se a construir e explorar a linha ferrea a que se refere a portaria e annuncio datados de... e publicados no *Diário do Governo* n.º..., ... série, pela renda anual de .. (por extenso), por cada quilometro de estrada ocupada, e em conformidade com as condições do respectivo programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia. (Data da assinatura reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão do micio do proponente).

Nas propostas formuladas em paiz estrangeiro é indispensável o reconhecimento do consul de Portugal e a legalização da assinatura d'este na secretaria de Estado dos Negocios Estrangeiros.

4.ª

Para os efeitos da execução do seu contrato, o adjudicatário será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos ao concurso apresentando declaração, visada e registrada na legação do seu paiz, de que desistem de quaisquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer fôro especial, e de que se submetem em tudo que respeita á execução do seu contrato ás presentes condições.

§ unico. Os nacionaes farão na respectiva proposta identica declaração quanto á renuncia a qualquer fôro especial, e á submissão ás presentes condições.

5.ª

A proposta de que trata a condição 3.ª d'este programa será encerrada em um subscrito com a designação exterior "Proposta", e, juntamente com os documentos descritos na condição seguinte, fechada em um involucro lacrado, com a legenda exterior: "Linha ferrea de Viana do Castelo ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valdevez".

6.ª

Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certificado do proponente possuir capacidade técnica para a execução de obras públicas, ou declaração de que se obriga a pôr á testa dos trabalhos pessoa idonea;

b) Certificado de deposito da Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Governo, da quantia de 2.000\$00 em dinheiro, ou em títulos de dívida publica fundada, pelo seu valor no mercado no dia do deposito;

c) Procura com os poderes especiais para o acto do concurso, se o proponente representar algum individuo, companhia ou sociedade;

d) Declaração a que se refere a condição anterior.

N. B. Todos estes documentos estão sujeitos á lei do sêlo.

7.*

As propostas que não satisfazam ás condições d'este programa, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou ás do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração

8.*

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais, e que sejam as mais vantajosas, proceder-se-ha a licitação verbal sobre a renda anual por quilometro de linha, não podendo a diferença entre cada lance ser inferior a 5\$00

9.*

Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação á proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar d'esse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceita pelo juri que presidir ao concurso. A declaração de opção deverá ser apresentada na Administração Geral das Estradas dentro do prazo de três dias, contado daquela em que se tiver realizado o concurso.

10.*

Feita a adjudicação e antes de assinar o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o depósito provisório com a quantia precisa para perfazer a importância do depósito definitivo, que será de 4.900\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fôr o adjudicatário, a importância do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O depósito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depósitos abonar a estes depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos títulos, que será entregue ao depositante.

§ único. Se a adjudicação fôr feita ao requerente da concessão ser-lhe há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que, plementura, tiver feito nos termos da condição 12.*

11.*

Logo que esteja assinado o contrato de concessão serão restituídos os depósitos provisórios aos concorrentes não preferidos bem como ao requerente será entregue o depósito primitivamente feito, quando não fôr ele o adjudicatário.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o depósito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.*

Ao requerente da concessão será levado em conta para o depósito provisório a importância daquele a que se refere a condição 3.* do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por ele apresentado.

13.*

O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago, nos termos da condição 10.*, pelo adjudicatário ao requerente da concessão, é fixado em 3.500\$.

14.*

O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tam pouco a dar preferencia à de menor preço.

15.*

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionário obrigado a cumprir todas as mais condições do regulamento para concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906.

16.*

As condições e cadernos de encargos relativos a esta adjudicação podem ser consultados na repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas, em todos os dias úteis, das onze ás dezassete horas.

Administração Geral das Estradas e turismo, 28 de Setembro de 1922. — O Administrador Geral, *Antonio da Conceição Parreira*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório de Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, do exercício de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 80 de Junho de 1922

(Continuação)

As despesas de exploração, por Serviços, em 1920 e 1921, foram as seguintes :

Serviço	Despesa em 1920		Despesa em 1921	
	Rede propria	Total	Rede extraña	Total
Administração e Serviços dependentes .. .	416.521\$81	16.685\$46	463.207\$47	860.533\$98
Direcção e Serviços Geraes .. .	340.454\$65	11.757\$48	352.229\$13	342.842\$70
Exploração .. .	5.136.000\$67	488.630\$80	5.374.631\$47	7.578.289\$23
Via e Obras .. .	1.756.350\$74	119.610\$73	1.876.561\$47	6.570.469\$35
Material e Tracção .. .	18.685.742\$54	647.124\$82	18.731.867\$33	27.534.119\$32
Total .. .	25.765.680\$38	982.809\$49	26.748.489\$58	42.886.253\$87
				4.575.235\$93
				4.461.489\$51

Na Administração e Serviços dependentes, bem como na Direcção e Serviços Geraes, os aumentos de despesas são motivados pelas razões já indicadas

Para o aumento na Administração concorreram muito os subsídios concedidos a reformados e pensionistas.

Nas Divisões, em virtude dos aumentos serem mais elevados, e de diversas proveniências, referiremos d'elles em especial :

Divisão da exploração

As despesas feitas por esta Divisão em 1921 aumentaram 2.514.579\$21 sobre as do anno anterior. Esse aumento verifica-se sobre as seguintes rubricas :

Pessoal.....	1.852.374\$83
Materiais.....	286.670\$95
Despesas diversas.....	375.533\$43

Os aumentos ao pessoal são como fica dito, consequência das concessões feitas segundo Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 88.

Os restantes foram devidos ao aumento constante dos preços dos diversos materiais, á elevação da mão d'obra, indemnizações por avarias e extravios de remesas, rendas, serviço nas gares communs, etc.

Divisão de Via e Obras

As contas do exercicio de 1921, na parte correspondente á conservação ordinaria e renovação da via, foram encerradas com a despesa total de 6.798.532\$20, ou seja mais 4.921,970\$73 do que no anno anterior.

Este excesso de despezas justifica-se pelos factores principaes que passamos a enumerar:

Melhorias de vencimentos, subvenções, deslocações, etc., concedidas ao pessoal, approximadamente	700.000\$00
Materiaes para a modificação dos pilares da ponte do Douro.....	120.500\$00
Augmento de preço e do volume de pedra britada empregada.....	91.500\$00
Augmento de preço e do numero de travessas creosotadas empregadas	559.000\$00
Renovação da via.....	2.922.000\$00
Somma	4.392.500\$00
Outras despezas.....	529.470\$73
Total	4.921.970\$73

O Deposito de Madeiras teve um deficit de 270.078\$45, ao passo que em 1920 o prejuizo tinha sido de 75.261\$36.

A causa d'este excesso foi o augmento de preço das travessas brancas, como se vê pelos seguintes numeros:

Annos	Média do custo	
	Normaes	Rectangulares
1920.....	1\$22,7	1871,6
1921	3\$21,3	5\$60 8

O preço médio das travessas normaes no anno de 1921, foi, portanto, superior ao de 1920 em 1\$98,6 e o das rectangulares em 3\$89,2.

As travessas creosotadas fornecidas pelo Deposito foram facturadas á razão de 8\$35, as normaes, e de 9\$75, as rectangulares.

A seguir se indica o numero de travessas empregadas na conservação da via nos annos de 1920 e 1921:

Anhos	Normaes	Rectangulares
1920.....	75.928	14.968
1921.....	124.193	29.574

Vê-se, portanto, que em 1921 foram empregadas mais 62.871 travessas que em 1920, devido a terem prematuramente apodrecido as travessas que por falta de fornecimento de creosote foram utilisadas em branco no periodo da guerra.

Na ballastragem da via empregaram-se 12.933^{m³}, 110 de pedra britada, enquanto que em 1920 se empregaram apenas 5.314^{m³}, 703, havendo portanto uma diferença para mais em 1921 de 7.618^{m³}, 407.

Na renovação da via dispensaram-se as seguintes verbas:

Linha do Norte.....	993.688\$28
Linha de Leste	246.215\$70
Ramal de Cáceres.....	13.098\$10
Linha de Oeste	1.693.102\$74
Somma	2.946.104\$82

Deduzindo o valor de material usado e retirado:

Linha de Leste	94.870\$37
Ramal de Cáceres.....	61.211\$40
resulta a despesa liquida de	156.081\$77

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Outubro de 1922.

O cambio sobre Londres, depois de ter estado a 2, com tendência de vir para a casa dos 1 na sua queda tragica, veiu ultimamente melhorando um pouco, embora nada mais houvesse do que um simples alivio n'uma doença gravissima e dolorosa. Ao mesmo tempo, todavia, o preço dos generos ia subindo aos saltos tomando-se como pretexto a elevação do agio do ouro, e o facto de haver principiado a vigorar o imposto de transacções e o augmento das tarifas de caminhos de ferro. Fundamentalmente, continuamos, pois, nos despenhadeiros onde nos dirigimos para as ultimas catastrophes.

O ligeiro alivio experimentado no mal dos cambios foi manifestamente devido á mobilisação de 50% das cambiaes da nossa exportação. Diz-se que ella se vae estender ao total do valor das mercadorias exportadas, o que perfeitamente se admite na desgraça a que chegou o paiz e deante do intoleravel abuso de ficar lá fóra, cada vez em maiores proporções, uma parte do producto da exportação nacional e da reexportação ultramarina. Mas a valorisação do nosso escudo não pode vir d'ahi com a intensidade e a rapidez desejaveis. Os effeitos salutares d'aquelle providencia podem até ser prejudicados inteiramente pela acção de todos os outros factores da nossa desordem financeira e económica.

No fundo, os partidos continuam a esperar que nos venha do ouro estrangeiro a melhoria da situação. Ainda sonham com emprestimos externos, que nos venham ajudar a enganar a vida, em prolongamento de todos os nossos desatinos. Agora é da Hespanha que parecem esperar grandes entradas de ouro, para operações financeiras e *cooperações económicas*, segundo deduziram das promessas auxiliares feitas pelo monarca hespanhol na entrevista com o director do *Diario de Notícias*. Diz-se que ha mais de um anno trabalham para este fim certos grupos luso-hespanhóes, que tratam de fazer fortunas á sombra da política sympathica da approximação dos dois paizes. Tudo isto poderia não ser condemnavel se fosse feito com medida e se fosse apenas o complemento de esforços muito mais efficazes que devemos fazer por nós mesmos em nossa casa para a grande obra da nossa reorganização nacional.

Os portuguezes passaram a trabalhar cada vez menos, a explorar parasitariamente cada vez mais e a exportar lá para fóra o seu ouro por não acreditarem nos proximos destinos da nação. Verdadeiramente, pretendem continuar esse mesmo systema de vida desordenada, sendo mesmo crivel que mais se esforcem para vir o ouro dos emprestimos e cooperações do estrangeiro aquelles mesmos que mais espoliações fizeram cá dentro e mais transferiram as suas fortunas para bancos de outros paizes. Esses querem, naturalmente, apanhar mais ouro por essa maneira, em commissões e participações de varias espécies, para continuarem a fazer aquella transferencia preventiva, ou como lhe queiram chamar. No fim, desnacionalizar-se-hia inteiramente a economia nacional e os portuguezes de maior riqueza nem já seriam portuguezes de nenhum modo, tendo aquella em qualquer parte — mesmo na Allemanha — menos em Portugal.

A loucura não pôde ser maior. A salvação de Portugal tem de vir quasi inteiramente do esforço dos seus filhos na sua terra. Tudo depende, principalmente, de se fazer com intensidade o saneamento orçamental, a reforma financeira e o augmento rapido e intenso da nossa producção agrícola. Depois de se entrar na boa ordem administrativa e na grande actividade económica é natural e é justo que esperemos, na medida conveniente, a cooperação financeira e económica dos paizes amigos, e em grande parte, portanto, de Hespanha.

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

AGENTES EM LISBOA: 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 SYRIER
Sahirá a 25 de Outubro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Africa Occidental e Oriental.
Vapor alemão TANDANFICA
Sahirá a 23 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Bespout, Jaffa, Pireu, Smyrna.
Vapor francês BRITANIA
Sahirá a 24 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.



Bordeus
Vapor Dantzig DOURO.
Sahirá a 28 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcelos, Ld. Caes do Sodré, 52



Ceará, Maranhão, Paráhyba e Pará.
Vapor inglez ABOUKIR
Sahirá a 26 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
Travessa Corpo Santo, 10-2.º



Glasgow
Vapor BARON RENFREW
Sairá a 23 de Outubro.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Cais do Sodré, 64



Havre, Hanvers e Hamburgo.
Vapor brasileiro CURVELO
Sahirá a 17 de Outubro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Las Palmas, Pernambuc, Bahia, Rio de Janeiro, Santos Montevideo e Buenos Ayres.
Vapor hollandez FLANDRIA.
Sahirá a 16 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Las Palmas, Pernambuc, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.
Vapor hollandez GELRIA
Sahirá a 30 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Leixões, Vigo, Cherbourg, e Southampton.

Vapor inglez AVON.
Sahirá a 25 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47



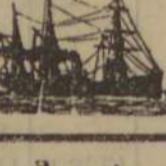
Leixões Havre e Liverpool

Vapor inglez PANCRAS.
Sahirá a 18 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
T. Corpo Santo, 10-2.º



Madeira e Canarias

Vapor inglez ANDORINHA
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Madeira e Canarias

Vapor inglez AGUILA
Sahirá a 27 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
T. Corpo Santo, 10-2.º



Manaus, via Madeira

Vapor inglez ALBAN
Sahirá a 1 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
Travessa do Corpo Santo, 10-2.º



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

Vapor inglez ANDES.
Sahirá a 24 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



New-York

Vapor americano CITTA DE MESSINA.
Sahirá a 10 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º.
Rua dos Fanqueiros, 10.



Portos Norte do Brazil

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



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.

Vapor inglez DESNA.
Sahirá a 26 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º.
Rua do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez HERSCHEL
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Rouen, Bordeus e Havre

Vapor holandez GEERVLIET
Sahirá a 26 de Outubro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Rouen, Londres e Anvers

Vapo. Dantzig MONDEGO
Sahirá a 30 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



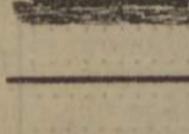
Rio de Janeiro, Santos, Moutevideu, Buenos Ayres e portos do Pacifico.

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



Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires.

Vapor inglez ORTEGA
Sahirá a 18 de Outubro.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Soiré, 64 1.º



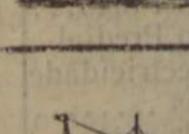
Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Vapor alemão ANTONIO
DELFINO
Sahirá a 39 de Outubro.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Roterdam, Hamburgo

Vapor alemão USARAMO
Sahirá a 6 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



S. Miguel, Terceira e Angra.

Vapor francês CANADA
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo, Boulogne Hamburgo

Vapor alemão CAP PO-
LONIO
Sahirá a 14 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



Vigo e Liverpool

Vapor inglez DEMERARA
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.

MINAS E MINERAES
Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO
16, Rua Vieira Lusitano, 1.º — LISBOA

Para explorações mineiras, agrícolas, florestaes, commerciaes e industriaes
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES