

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 37.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 861

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Redactor, — Dr. Quirino de Jesus

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Novembro de 1923

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.
Telephone: Central-27

Annexo d'este numero

1.º Aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 3
— Grande Velocidade.

SUMMÁRIO

Tipos de carris e suas características, (Relatorio) pelo engenheiro J. Fernando de Sousa.....	pag. 275
A situação nacional, por Quirino de Jesus.....	" 277
União Central dos Abastecimentos.....	" 278

Parte oficial.....

Linhos estrangeiras.....	" 280
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	" 281
União Internacional de Caminhos de Ferro.....	" 281
Companhia Internacional dos «Vagons-Lits».....	" 281
Viagens e transportes.....	" 282
Os caminhos de ferro hespanhoes e o Directorio Militar.....	" 282
Parte Financeira.....	" 283

Tipos de carris e suas características

(Relatorio apresentado á Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste)

Os progressos da metallurgia, que tornaram possível a fabricação do aço em larga escala e por preços reduzidos, determinaram o emprego d'este material de preferencia ao ferro no fabrico dos carris. A homogeneidade da sua constituição affastava as causas de rápida ruina por expoliação ou esmagamento, a que os carris de ferro estão sujeitos; a superioridade da sua resistencia permittia reduzir a secção do carril sem enfraquecimento da via.

Esta consideração de ordem economica levou muitas administrações a adoptar o carril de 30 kilogrammas de preferencia ao typo mais reforçado que usavam; os caminhos de ferro do Estado seguiram em Portugal esta tendencia e a rede do Sul e Sueste, foi completada com o carril Vignoli de aço de 30 kilogrammas e iniciou a substituição por material d'este typo dos carris quer Vignoli, quer champegnon duplo ou simples, de ferro de 37 kilogrammas.

As exigencias crescentes da exploração, quer sob o ponto de vista das velocidades, quer das cargas a rebocar, quer das commodidades a offerecer aos passageiros, tem determinado por toda a parte o emprego de material circulante mais pesado, attingindo a carga por eixo de alguns typos de locomotivas a respeitável cifra de 17 toneladas.

Tem-se por isso reconhecido a necessidade de uma via mais robusta, pelo menos nas arterias principaes. O peso dos carris tem crescido, oscillando em torno do limite de 40 kilogrammas e attingindo mesmo a cifra de 53 kilogrammas no carril belga *Goliath*. Não só ao peso se tem attendido, mas tambem ao modo de fixação. A Inglaterra e uma boa parte das companhias francesas permanecem fieis á via de coxins que parece offerecer snperior resistencia

para as grandes velocidades. Onde o carril Vignoli é adoptado, recorre-se ao uso de chapins, ao alargamento da sapata, ao reforçamento da tala de junta e á substituição do *tireforid* á escapula. Em relação a ambos os systemas julgou-se conveniente aumentar o comprimento dos carris para diminuir o numero de pontos fracos constituidos pelas juntas, elevando-o a 12".

O carril de 30 kilogr. usado nas linhas do Sul e Sueste, embora seja um pouco fraco, resiste suficientemente aos esforços a que está sujeito. As velocidades dos comboios são relativamente pequenas; o caracter exclusivamente regional do trafego não exige o seu aumento, nem as condições da linha o permittiriam senão n'uma parte restricta comprehendida entre as estações do Barreiro, Evora, Beja e Setubal. Não ha pois razões ponderosas que imponham o aumento da sua secção, aliás vantajoso, e que sobrepujem á conveniencia da uniformidade do material de via.

A exiguidade do peso do carril tem por consequencia a estreitesa da sua base, que atinge apenas 95 cent., quando o carril Vignoli do Norte francez com 30 kg. tem a sapata de 97 cm. e outros typos mais reforçados chegam a 135 cm. A insuficiencia da base é muito prejudicial á duração das travessas, meramente quando estas são de madeiras brandas; alem disso a pregação interior é exposta a esforços mais violentos.

Quando este defeito não pode ser remediado pelo aumento de dimensões do carril, procuram muitas administrações obvia-lo recorrendo aos chapins, que augmentam a superficie de appoio e tornam solidaria a pregação dos dois lados do carril. A possibilidade de se fabricarem hoje chapins de aço muito macio desatre a objecção que ao seu emprego se encontrava, e

com razão, nas frequentes fracturas d'estas peças accessórias marteladas pelo carril. Empregam-se actualmente em muitas linhas chapins com 12 a 13 mm. d'espessura, de aço com 45 kg. de resistencia e seguros por trez escapulas ou parafusos. O seu uso é particularmente preconisado nas curvas apertadas.

Parece-me pois que seria muito vantajosa a applicação dos chapins, quer em toda a rête, quer simplesmente nas partes em curva de raio inferior a 500 m. Caso se julgue dever fazer aquisição d'este material a espessura deverá ser elevada a 12 mm. e o numero de furos reduzidos a 3 quando muito.

Por falta de instruções sobre este assumpto, dei xe no caderno d'encargos uma lacuna que a todo o tempo se pode preencher.

O comprimento do carril deve ser mantido; a sua elevação a 12 m. acarretaria a do respectivo peso a 360 kg., o que originava de certo difficuldades para o serviço de conservação.

Actualmente conta-se com dois entalhes em cada extremidade da sapata do carril para alojarem as escapulas da travessa da junta, combatendo-se assim a tendência ao deslocamento longitudinal d'aquelle.

Semelhante expediente é hoje geralmente posto de parte. Nas fabricas que tive ensejo de visitar não vi outro exemplo da sua applicação que não fossem os carris portuguezes. Os chanfros feitos a punção, enfraquecem o carril e nem sempre teem a profundidade marcada tornando-se por isso pouco efficazes. Todos os caminhos de ferro preferem aproveitar a talha da junta para combater o deslocamento longitudinal oferecendo-lhe como recontro a pregação das travessas da junta ou a propria travessa. Proponho pois a suppressão dos entalhes e quando me ocupar em especial das talas, indicarei a modificação de que julgo carecerem.

A qualidade do aço a empregar na fabricação dos carris e as condições a prescrever para a sua verificação merecem um exame detido. Nas condições dos concursos anteriores exige-se aço Bessemer de superior qualidade, em massa compacta homogenea e dura, de contratura granular. As provas dividem-se em dois grupos: provas estaticas pela imposição de uma certa carga que vai até à ruptura e dynamicas pelo choque de um peso de 300 kg. cahindo de diversos alturas.

Em geral as administrações exigem, alem de provas analogas, ensaios diversos que definem precisamente os caracteres mechanicos do aço empregado, e descem a maiores ou menores numeros isolados acerca dos processos de fabrico.

Qual é a qualidade de aço que convém admittir no fabrico dos carris? Até que ponto se deve deixar ao industrial a liberdade de adopção de processos de fabrico? Que provas convém prescrever para a aceitação do material? Tales são as questões cujo exame, embora sumário, julgo indispensável.

A classificação dos productos da industria siderurgica offerece bastantes difficuldades, mormente quando obedece a um criterio pratico.

O congresso de Philadelphia propôs o establecimento de quatro cathegorias:

1.^º *Ferros soldados*—obtidos sem fusão pela reunião de massas pastosas e incapazes de tomar uma tempera sensivel.

2.^º *Aços soldados*—obtidos geralmente pela reunião de massas pastosas e capazes de tomar a tempera, propriedade caracteristica dos aços.

3.^º *Ferros fundidos*—obtidos em fusão, incapazes de uma tempera sensivel.

4.^º *Aços fundidos*—obtidos em fusão, capazes de tomar a tempera.

Esta classificação não satisfaz, já sob o ponto de vista scientifico,—visto que o ferro mais macio é susceptivel de adquirir a tempora por um resfriamento tão rapido como o que resulta da imersão de uma barra aquecida a 1000° num banho refrigerante a 15°, elevando-se de 44 a 98, 5 kg. o limite de ruptura apesar de um tear de Carbom de 0,12 apenas,—, nem sob o ponto de vista practico por não haver diferença apreciavel entre um aço fundido macio e um ferro fundido duro. (Escuso de dizer que o ferro fundido a que me refiro é o que os franceses designam por *fer toudu* e não por *forte*; este ultimo producto tem propriedades especiaes e um tear em C que não desce abaixo de 2%, e é geralmente superior a 2,5%).

O uso dos aços soldados ou puddlados é cada vez mais restricto depois que os modernos processos metallurgicos aperfeiçoaram o fabrico do aço fundido. Por isso hoje apenas importa distinguir na pratica tres productos:

Ferro fundido (forte) obtido nos altos fornos com teor de C superior a 2%;

Ferro propriamente dito obtido no estado pastoso nos fornos de puddlar com um teor de C de 0,05 a 0,15%, que chega excepcionalmente a 0,3 no metal para carris.

Aço obtido em fusão por diversos processos com teor de C que vai de 0,1 a 1%, e excepcionalmente a 1,5 em certos aços para ferramentas.

Os aços subdividem-se em diversas cathegorias conforme o seu grau de dureza, desde o aço extra-macio com 0,13 a 0,14 de C até ao aço muito duro.

No mappa dado por Rual figura o aço para carris e talas de junta no grupo dos aços semi-duros com 0,4 C, 0,2 de Si, 0,45 de Mu, 0,03 de S e 0,055 de Ph, com uma resistencia de 60 a 70 kg. á ruptura um allongamento de 15 a 19 e uma restricção de 27 a 38%.

Tem sido vivamente debatida a questão do grau de dureza do aço a empregar na fabricação de carris.

E' assim que Flamache, referindo as minuciosas experiencias de Dudley feitas nos Estados Unidos, conclue com este chimico que o metal para carris deve ser macio, não excedendo a sua resistencia 50 kg. com um allongamento de 21%, pelo menos, e que o teor de C deve oscillar entre 0,25 e 0,35.

Os estudos de M. Couard, engenheiro da companhia P-L-M., levaram-no a conclusões oppostas e a dar a preferencia ao aço duro, com um teor de 0,4 a 0,7 de C.

A opiniao em França é geralmente favoravel aos aços duros com uma resistencia comprehendida entre 10 e 15 kilogrammas, que atinge por vez, como para certos typos do meio-dia 80 e mesmo 85 kilogrammas.

Em Inglaterra, o aço dos carris é um pouco mais macio; a sua resistencia varia entre 60 e 65 kg. Na Alemanha preferem o aço de resistencia pouco superior a 50 kg., não só das fracturas que se dão durante os grandes frios a que são mais sensiveis os aços duros, como tambem e principalmente pelas difficuldades do fabrico de bons aços duros, isentos de phosphato que os torna quebradiços. Na Belgica exige-se uma resistencia de 60 a 70 kg.

Sendo incontestavelmente a rigidez uma das condições primordiales do carril, a qual pode ser satisfeita pelo concurso das dimensões reforçadas e dos caracteres mecânicos do metal, a dureza do aço a empregar é tanto mais necessaria quanto mais fraca é a secção. O novo carril de 30 kg. deve pois ter uma resistencia consideravel á ruptura.

(Continua)

H situaçāo nacional

As circunstancias de Portugal assumem um carácter de extrema gravidade. Correspondem, infelizmente, ás previsões que sempre fizemos.

Desde o começo de 1919 até hoje, tivemos o periodo mais desastroso da nossa historia contemporânea. Vimos correr de 273.000 para perto de contos 1.400.000 a circulação fiduciaria; de 144 para 2.500 por cento o agio do ouro; de 300 para cerca de 3.000 o indice da carestia; de 985.000 para 2.200.000 contos a dívida total.

Dentro deste quinquenio incompleto, o peor lanço foi o que vae desde 6 de fevereiro de 1922, data da subida do sr. Antonio Maria da Silva ao poder, até á hora presente. Ascendem então de 742.000 para cerca de 1.400.000—e no fim do anno cerca de 1.500.000— a circulação fiduciaria. Galgou de 57\$31 para 114\$00 a libra esterlina, crescendo o prémio cambial 1350 por cento sobre o par, ou mais do que em todo o tempo anterior. O custo da vida veio de 13 para 30 vezes mais, em relação a antes da guerra, triplicando n'estes 21 meses. O *deficit* real, que era talvez de 400.000 contos em fevereiro de 1922, saltou para 800.000 contos pelo menos. A dívida publica, voando de cerca de 1.400.000 para cerca 2.200.000 contos, cresceu assim uns 800.000.

Nas classes aumentaram as expoliações de uns pelos outros. A crise flagelou com mais furor a natalidade, a saude e a moral. Desenvolveu a emigração, a mortalidade e o crime. A população, que em 1920 accusava desastrosamente apenas mais 70.000 habitantes do que em 1911, nem mesmo isto deve ter. Com menos gente e menos trabalho util, a producção global deve ser menor. A nossa riqueza continuou a baixar, exgotando-se mais as reservas do passado, sacando-se mais sobre o futuro. As colonias cahiram n'um regimen economico perigoso. Lançaram-se em despezas para as quaes não teem condições effectivas. Teem *deficits* e encargos que já embaraçam gravemente a metropole, pagadora final dos cuidados e contas em accumulação. Os proprios homens publicos tendem a arriscar n'um ponto o nosso domínio.

No começo d'esta governação, ainda o sr. Brito Camacho repelia patrioticamente no Cabo a clara pretenção do general Smuts ao *contrôle* sul-africano do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques. Depois, foi-se cahindo lastimavelmente. Este consulado frouxo da falsa paz interna fez a prorrogação provisoria da primeira parte da Convenção de 1909. Ficámos sem as vantagens que ella nos assegurava. Demos ao general Smuts aquillo que d'ella queria: o recrutamento de mineiros moçambicanos, que elle, para desdenhar dos nossos valores de negociação, declarara em 1922 não ter importancia nenhuma para a África do Sul. Agora temos ahí uma atmosphera em que os telegrammas de Londres, certas declarações contraditorias e incompletas de Lisboa, algumas intervenções de homens com opinião suspeita nos assumptos de Moçambique e as provaveis influencias financeiras que ha para detraz de tudo isto, nos fazem respirar desconfianças capazes de rebentar em explosões de um sentimento invencivel.

Esta foi infelizmente a ordem que o sr. Antonio Maria da Silva nos poude conservar, no seu desejo sincero de nos deixar viver. Elle foi peor governante

do que os anteriores, pela sua má sorte de ter vindo depois. Outro que lhe sucedesse agora seria mais fúnesto no mesmo sentido, se viesse ainda com as mesmas incompetencias partidarias, condemnados ao destino que tiveram na Italia e na Hespanha, quando se não afastem a tempo. O alto pensamento da reforma geral não pode nascer e appoiar-se n'esse terreno, onde todos teem de cahir levando mais para o fundo o paiz.

Disse a falsa lei de meios que o *deficit* era de 157.000 contos. Mistificação das mistificações! Veio depois a commissão de finanças dizer que elle era de 382.000 contos. Ainda singular occultação da verdade!

Faltam n'essa conta dolorosa mais uns 100.000 contos para novas diferenças de cambios nos serviços proprios dos ministerios e nas despesas de material e diversas, porque só consideram as relativas aos encargos da dívida publica. Faltam mais 50.000 contos que teem de ser obtidos por emprestimos, para o orçamento dos organismos autonomos, illusoriamente equilibrado. Deixaram tambem de fóra os juros dos adiantamentos britanicos, perto de um milhão de libras, ou 100.000 contos, a juntar ao capital, como nos annos anteriores. Já ahi temos em 632.000 contos o *deficit*!

Mas é só isto? Não. Pode crer-se que o aumento das subvenções pelas novas leis, seja apenas de 60.000 contos, como indicaram?! Pode esperar-se apenas um agio medio de 232 %, n'este exercicio, como a commissão arbitrou, quando o cambio está quasi sempre a 2500 %, e as perspectivas nacionaes são gravissimas?! E as heranças negativas deixadas pelo *deficit* de 1922-23? E as contas arrastadas e liquidações preteritas, que pesam n'esta gerencia? E os encargos novos, que estão sempre a surgir, como nas anteriores? Em fevereiro calculámos em mais de 800.000 contos o *deficit* de 1923-24. Ahi o teem.

O sr. Velhinho Correia apresentou a proposta de lei para cortes nas despesas e agravamentos fiscaes. Formou-se a lenda de que n'ella havíamos colaborado, a ponto de quasi nos attribuirem a autoria, o que não era verdade. Ella continha algumas tendencias necessarias e justas, embora não podesse corresponder ás exigencias da reorganisação nacional, que os partidos não podem effectuar. Por esta mesma circunstancia, o que se viu na commissão de finanças, presidida pelo sr. Barros Queiroz? Fugiu o mais possivel aos impostos que incidam no capital e no rendimento. Preferia os de consumo, para os pagarem infalivelmente as proprias victimas da guerra. Se os deixarem, farão até o fim o que fôr mister para que venha Mussolini ou Rivera, ou Stresemann, já no perigo extremo com a ditadura auctorizada talvez tardivamente, se não Zimmermann, por detrás da figura de Seipel.

Agora o que dizem ainda as illusões e os egoismos graves? Votem-se aquelles projectos financeiros pendentes, e o sr. Antonio Maria da Silva, ou qualquer outro que possa governar com as mesmas engrenagens, salvem a nação com essas novas ideias, fechando o Congresso! Não é assombroso?

O que dará a modificação do contracto dos tabacos? Mais 15.000, mais 20.000, digamos até mais 30.000 ou 35.000 contos, segundo as condições? Poria

uma gota de agua no oceano do *deficit*. E em quanto aumentarão os preços respectivos, para esse fim e para a Companhia abandonar a insustentavel conta de sobre-encargos industriaes? E que reflexo terá isso. ainda mais talvez indirectamente na carestia da vida?

O que renderá ao thesouro a nova carga tributaria apadrinhada pela comissão de finanças? Suponhamos que veem d'ali 350.000 contos effectivos. Imaginam que a sua repercussão economica, em tal sistema de governação, representaria menos do triplo, no custo do consumo nacional? Pois não viram que, lancadas as contribuições de 1922, mesmo sem elles tiverem todo o seu effeito fiscal, serviram de pretexto para a duplcação dos preços?

Para onde irão com tudo isto as novas despezas do Estado com diferenças de cambios e subvenções? Não poderão ser, não serão infelizmente mais outras centenas de milhares de contos, aggravando-se a progressão que vem defraz, por motivos semelhantes? Pois o *deficit* não se tornará cada vez maior, como tem sempre sucedido até hoje?

Poderão dizer que, pelas mesmas leis, o governo fará economias no orçamento. Mas podem fazel-as em alto grau aquelles mesmos que multiplicaram as despezas e são de algum modo interessados n'ellas? Acredita alguém que por taes operadores venha d'ahi uma reivindicação de centenas de milhares de contos? Maiores serão, em tal regimen, os encargos novos, que virão pelo encarecimento da libra e do resto.

O sr. Antonio Maria da Silva, ou qualquer outro

substituto semelhante, fazerem o equilibrio financeiro a restauração economica, a ordem social, muito diferente do livre transito nas ruas! Acaso o poderam fazer os proprios Gioliti, Orlando e Facta na Italia e Romanones e Alhucenas na Hespanha? Apenas tornaram mais necessarios Mussolini e Rivera!

Na Allemanha, Stresemann veio talvez tarde, mas pediu e obteve o que devia ter vindo mais cedo. Com auctorisação do presidente Ebert, poz claramente no Reichstag este dilema: "Ou concessão de poderes soberanos ao governo para a dictadura financeira, economica e social, ou dissoluções do parlamento!" Comprehendem o que são as situações e necessidades externas?

Vejam bem o que foi solicitado e conseguido, embora já talvez fora do tempo. Foi o direito de fazer pelo Executivo a transformação das finanças, que tem de abranger os grandes problemas do orçamento, da moeda e dos Bancos; a da economia nacional, que tem de abarcar a producção e o commercio; a das relações do capital e do trabalho, que tem de ir até a modificação da lei das oito horas, embora com dependencia de negociações. Não se pode fazer isto no parlamento e sem a força a obrigar os especuladores de todas as espécies á obediencia imposta pela razão de Estado e pela salvação commun.

Aqui tambem as exigências são as mesmas na sua essencia. Mas sómente das partidas se poderá emprehender o grande começo da imensa obra necessaria.

Quirino de Jesus

UNIÃO CENTRAL DOS ABASTECIMENTOS

Com a assistencia de grande numero de socios d'esta cooperativa, realizou-se no passado dia 21, pelas 2 horas da tarde, a inauguração do seu armazem n.º 3, situado nos baixos do palacete do sr. dr. Alfredo da Cunha, na rua Voz do Operario, constituido por uma explendida mercearia e um magnifico talho, a União Central dos Abastecimentos.

Foi este o 6.º armazem que esta cooperativa, que vem prosseguindo na sua campanha pelo barateamento da vida, abriu ao publico, todos ellez espalhados pelos bairros mais populosos, n'uma infatigavel obra de defeza dos interesses do publico, a quem procura bem servir não só possuindo bons stocks, como tambem de optima qualidade, por preços inferiores aos do mercado.

E' assim que Alcantara, Matadouro, Paço d'Arcos e Graça, contam já succursaes da União Central dos Abastecimentos, magnifica e esmeradamente montadas. Apesar de não comparecerem, como estava anunciado, o sr. ministro da Agricultura e Commissario dos Abastecimentos, por motivos que o sr. Jorge Botelho Moniz justificou, realizou-se a inauguração da succursal da Graça com um certo brilantismo.

O sr. Botelho Moniz, na qualidade de administrador delegado da União Central dos Abastecimentos, agradeceu a todos os convidados a comparecencia e, historiando a vida da União, fez varias referencias aos fins e á vida da União, ás muitas vantagens que por esta são facultadas aos agricultores, criadores de gado e ao publico em geral pela rivalidade de preços que até hoje teem sido apresentados, pondo em realce toda a natureza de dificuldades com que até aqui teem lutado, dificuldades essas que teem vencido com um esforço de trabalho inqualificavel representativo da dedicação de todos os seus amigos.

Explicando os fins a que se propoz, o orador affir-

mou: "A União fundou-se para trazer ao publico, sobretudo, algumas facilidades contra a carestia da vida que n'estes ultimos tempos se tem tornado impossivel, e só a falta de tempo, de empregados e de capital, pois foi com um capital de 700 contos que iniciaram a sua obra, tem obstado á realização por completo do programma elaborado para este fim".

Termina agradecendo todos os favores e facilidades prestados pelo ex-ministro da Agricultura, saudando o presidente da Federação Geral de Cooperativas, sr. dr. Andrade Saraiva, cuja presença agradece, fazendo por ultimo um brinde pelas prosperidades da União.

Em seguida o sr. dr. Andrade Saraiva, agradeceu a saudação que lhe foi dirigida, tecendo o elogio da União e do sr. Jorge Botelho Moniz; defendendo o cooperativismo como um principio moral e educativo, diz-se convencido de que é do cooperativismo que haverá a reforma da sociedade actual. Concluindo, saúda a União Central dos Abastecimentos e os seus dirigentes em nome da Federação das Cooperativas.

Pouco depois o sr. Botelho Moniz brinda pela imprensa, que considera uma das mais poderosas forças do paiz.

A esse brinde respondeu o nosso collega do "Diario de Lisboa" Felix Correia, agradecendo a referencia dirigida á imprensa, e fazendo votos pelas prosperidades da União Central dos Abastecimentos. Termina dizendo que o papel da imprensa não é falar mas sim escrever, levantando um *urrah*, que é secundado por todos os presentes.

Outros brindes foram em seguida trocados, tendo a Direcção da União Central dos Abastecimentos oferecido aos convivas uma taça de "champagne".

Assim terminou uma tão bella e tão sympathica festa, que teve enorme concorrenca.



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 800)

Art. 79. Para a admissão nos termos do artigo anterior, é necessário satisfazer às seguintes condições gerais:

1. Ser português;
2. Não ter menos de dezóito anos de idade nem mais de trinta completos;
3. Ter suficiente robustez verificada pelo Serviço de Saúde;
4. Ter cumprido a lei do recrutamento militar na parte que lhe fôr aplicável;
5. Não ter responsabilidade criminal nem ter sido condenado em pena infamante;
6. Ter exame de instrução primária do 2.º grau.

§ 1. São exceptuados do disposto do n.º 2.º deste artigo os aprendizes, que deverão ter mais de doze anos de idade ou menos de dezóito, e os praticantes de estação que não poderão ter menos de quinze nem mais de vinte.

§ 2. É em geral, dispensado o pessoal jornaleiro de satisfazer ao disposto na condição 6.º deste artigo, sendo, todavia, condição de preferência o saber ler, escrever e contar.

Art. 80. As nomeações e promoções do pessoal superior, com exceção d'aquele a que se referem os artigos 116.º e 116.º, serão feitas pelo Ministro, sob proposta da Administração Geral.

Art. 81. As nomeações e promoções dos restantes funcionários são feitas pelo administrador geral, sob propostas dos directores, carecendo de ser homologadas pelo Ministro as dos empregados cujo vencimento anual seja superior a 900\$.

Art. 82. As nomeações e promoções do pessoal jornaleiro permanente são da competência dos directores, sob propostas dos chefes de serviço.

Art. 83. A admissão de todo o pessoal nos quadros é provisória, tornando-se definitiva ao fim de um ano de serviço, em vista do comportamento e aptidões do empregado.

§ único. Para todos os empregados admitidos provisoriamente será estabelecido um modelo especial de informações trimestrais, do qual deverão constar as informações dos seus chefes imediatos e a opinião dos chefes de serviço acerca da sua assiduidade, comportamento e conduta moral, grau e aptidão, disposições tomadas para a sua instrução e todos os mais esclarecimentos que permitam avaliar da sua capacidade.

Art. 84. O preenchimento das vagas nos quadros efectua-se:

- a) Por antiguidade;
- b) Por concurso;
- c) Por escolha;
- d) Por contrato.

Art. 85. Quando ocorra no quadro uma vaga que haja de ser preenchida por antiguidade deve fazer-se o seu provimento no prazo de trinta dias.

§ único. Exceptua-se o caso em que se reconheça a conveniência de suprimir o lugar ou de se conservar temporariamente a vaga, o que só se fará por determinação do administrador geral, sob proposta dos directores.

Art. 86. Exceptuam-se, para qualquer promoção por antiguidade, os casos de inaptidão para o desempenho das funções do cargo a preencher.

§ único. Antes de se tornar efectiva a preterição será esta notificada ao empregado, ao qual assistirá o direito de requerer no prazo de dez dias um exame prático, no caso de se julgar injustamente preferido.

Art. 87. A preterição prevista no artigo anterior para o caso de incapacidade pode ser igualmente determinada pelos maus antecedentes disciplinares, devendo neste caso ser préviamente intimada ao empregado; ao qual se desfalcará a justificação por escrito no prazo de dez dias.

§ único. Para os efeitos do disposto neste artigo deixarão de ser considerados os antecedentes disciplinares do empregado, quando sejam decorridos três anos, pelo menos, sem nota disciplinar desfavorável e as penas aplicadas não tenham resultado de

insubordinação grave, falta de probidade, ofensa ao decôrdo do serviço, desdouro público ou desvio de fundos.

Art. 88. Quando a vaga deva ser preenchida por concurso deverá este ser aberto no mesmo prazo de trinta dias.

§ 1. Os concursos não poderão ser abertos por menos de quinze dias nem por mais de sessenta dias.

§ 2. O prazo entre o encerramento de um concurso e a realização das provas não deverá ser superior a vinte dias.

§ 3. O resultado dos concursos será afixado logo que esteja concluído o apuramento, num prazo máximo de vinte e quatro horas depois de finalizadas as provas.

Art. 89. Os concursos são por provas práticas ou documentais. Quando se não indicar a natureza do concurso, entende-se que se trata de concurso de provas práticas.

§ 1. Todos os concursos de provas práticas deverão ter uma parte escrita e uma parte oral.

§ 2. Os programas dos concursos serão publicados e distribuídos juntamente com os avisos de abertura de concursos.

Art. 90. Nos concursos de provas práticas serão tidos em conta em igualdade de circunstâncias o tempo e qualidade do serviço prestado, as recompensas recebidas, as habilidades e os antecedentes disciplinares dos empregados.

Art. 91. Só são admitidos a concurso para promoção os empregados que tenham, pelo menos, um ano de serviço na respectiva classe na data do encerramento do concurso.

§ 1. Quando num concurso não houver concorrentes aprovados em número suficiente para preencher as vagas, abrir-se há novo concurso a que serão admitidos os empregados da classe admitida ao primeiro concurso com qualquer tempo de serviço e os da classe imediatamente inferior que tenham o tempo de serviço estipulado neste artigo.

§ 2. Quando dêste segundo concurso ainda não resultem candidatos aprovados em número suficiente para preencher as vagas deverá abrir-se terceiro concurso extensivo à classe imediata, nas mesmas condições do parágrafo anterior.

Art. 92. Aos concursos para preenchimento das vagas em qualquer quadro de pessoal de escritório, podem concorrer os empregados dos diferentes quadros do mesmo pessoal que estejam nas condições.

Art. 93. Os resultados de cada concurso consideram-se válidos durante três anos, para o preenchimento das vagas que ocorram nesse espaço de tempo.

Art. 94. O tempo de serviço a considerar para todos os efeitos será sempre o de efectivo serviço, deduzindo-se as ausências por faltas não justificadas, licenças sem vencimento, suspensões e ausências por motivo de doença além de noventa dias em cada ano.

Art. 95. Na admissão do pessoal eventual para os lugares de carregadores, guardas de via, assentadores, limpadores, serventes, marinheiros e guardas, deve seguir-se, quanto possível, a ordem de antiguidade dos requerimentos, tendo preferência os indivíduos que tenham servido no exército com bom comportamento.

SECÇÃO II

Disposições especiais

A - Pessoal superior

Art. 96. O lugar de administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado será preenchido, de livre escolha do Ministro, por um engenheiro de reconhecida competência e com prática de serviços ferroviários.

Art. 97. O lugar de administrador adjunto será provido, sob proposta do administrador geral, por um dos engenheiros do quadro privativo dos Caminhos de Ferro do Estado, tendo em atenção a antiguidade e competência.

Art. 98. O lugar de secretário da Administração Geral será preenchido, quando vagar, mediante proposta fundamentada do administrador geral por indivíduo diplomado com algum dos cursos de engenharia ou Superior de Comércio e com prática dos serviços ferroviários, ou por concurso entre os chefes de serviço da Administração Geral.

Art. 99. Deverão ser preenchidos por engenheiros do quadro privativo dos Caminhos de Ferro do Estado os seguintes lugares:

Directores e sub-directores dos Caminhos de Ferro, director de Estudos e Construção, chefes dos Serviços de Movimento Via e Obras, Material e tracção e Estudos e Construção, chefes das Divisões de Estudos e Obras Metálicas, de Vigilância e Conservação, de Material e Tracção e de Oficinas, chefes das Secções Técnica e de Estudos e da Secção Eléctrica do Serviço de Material e Tracção.

Art. 100. Deverão ser preenchidos por engenheiros ou engenheiros auxiliares dos respectivos quadros privativos os seguintes lugares:

Chefs do Serviço dos Aprovisionamentos, das Repartições Centrais de Via e Obras, chefes das Secções de Estudos e Construção e chefes das Secções de Conservação do Serviço de Via e Obras.

Art. 101. A entrada para o quadro dos engenheiros do qua-

odro privativo dos Caminhos de Ferro do Estado far-se-há pelos lugares de menor categoria, dos diferentes serviços destinados a engenheiros.

§ 1.º Estes lugares serão preenchidos por concurso documental entre os individuos que satisfaçam às condições dos n.ºs 1.º e 5.º do artigo 79.º e sejam diplomados com o curso de engenharia por qualquer das escolas superiores de engenharia do país.

§ 2.º É motivo de preferência o ter exercido cargos técnicos do Estado, especialmente em serviço de caminhos de ferro.

§ 3.º Para os engenheiros que tenham mais de dois anos de prática de serviço de caminhos de ferro é elevado para trinta e cinco anos o limite de idade marcado no n.º 5.º do artigo 79.º

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

Decreto n.º 9131

Usando da faculdade que me confere o N.º 3 do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, tendo em vista o disposto no artigo 23.º do decreto N.º 7.037, de 17 de Outubro de 1920 e lei N.º 1.238, de 28 de Novembro de 1921; hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento para a cobrança e arrecadação do Fundo de Viação e Turismo, que, fazendo parte integrante deste decreto, baixa assinado pelo referido Ministro do Comércio e Comunicações.

Artigo 2.º Este regulamento entra imediatamente em vigor, ficando o Governo autorizado a abrir os créditos especiais necessários para este fim.

Artigo 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e Inferino da Guerra e os Ministros das demais repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 20 de Setembro de 1923.—ANTÓNIO JOSÉ D'ALMEIDA: — António Maria da Silva. — António Abrantes Ferreira. — Francisco Gonçalves Velhinho Correia. — Abel Fontoura da Costa. — Domingos Leite Pereira. — Alfredo Rodrigues Gaspar. — João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes. — João José da Conceição Camoesas. — Alberto da Cunha Rocha Saraiva. — Joaquim António de Melo Castro Ribeiro.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer n.º 37.084 do Conselho Superior de Obras Públicas, manda aprovar, para os efeitos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de abril de 1906, o projecto apresentado por José Bento de Almeida e António José da Silva de uma linha ferrea de tração mecânica, entre a estação de Cela e a Praia da Nazaré, assente sobre o ramal da Estrada Nacional n.º 63, para a Estrada Nacional n.º 59, sobre a Estrada Nacional n.º 59, troço entre Nazaré e São Martinho do Porto, entre quilómetros 5.474 e 1.630 e sobre a Estrada Municipal da Praia da Nazaré pela beira mar à Estrada Nacional n.º 59, na extensão total de 6.466 metros.

Paços do Governo da República, 30 de Agosto de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo,

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por ter saído incorrecto o § 2.º da base 3.º anexa ao decreto n.º 9.082, publicado no Diário do Governo n.º 186, de 29 de Agosto, novamente se publica esse parágrafo, que é como segue:

§ 2.º Se a receita for insuficiente para fazer face a este encargo, o Governo autoriza desde já na linha de Arganil, para efectivação, desde que esta insuficiencia exista a cobrança de uma sobretaxa adicional à que vigorar no resto da rede da C. P. A importância desta sobretaxa será proposta pela C. P. de acordo com a Fiscalização do Governo. Se na liquidação das contas do exercício de qualquer ano houver saldo positivo desta sobretaxa adicional, este reverterá para um fundo, administrado pela C. P., destinado a cobrir déficits futuros; se o saldo fôr negativo, mesmo balanceando com o saldo positivo anterior tem esta Companhia direito a cessar a exploração do primeiro lanço da linha de Louzã a Arganil, com aviso prévio de noventa dias ao Governo e à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego. Se no final do contracto de exploração este fundo apresentar saldo positivo, este pertencerá ao Estado.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 17 de Outubro de 1923. — O Director Geral António José Dantas.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Fiscalização de Caminhos de Ferro

Sendo de reconhecida necessidade a ampliação da estação da Praia, na linha de leste, explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa pelo ministerio do Comercio e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada a expropriação, por utilidade pública e urgente, das parcelas de terreno necessárias, indicadas no desenho n.º 6401, convenientemente completado com a indicação explica das confrontações das referidas parcelas, bem como com as rectificações precisas para sua referência ao eixo da linha, e que constam de observações nela exaradas pela Fiscalização dos Serviços de Caminhos de Ferro.

Paços do Governo da República, 2 de Outubro de 1923 — O ministro do Comercio e Comunicações, João Teixeira de Vaz Guedes.



Carruagem-cama entre Madrid e Cadiz

Desde o dia 19 do mês findo deixou de circular entre Madrid e Cadiz, a carruagem-cama da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que desde há muito tempo circulava entre Madrid e Cadiz.

Esta suspensão foi motivada por motivos de ordem económica, pois que as companhias interessadas no trajecto não podiam sem prejuízo monetário continuar a manter tão útil serviço.

Para compensar quanto possível a falta d'essa carruagem directa Madrid-Cadiz, passa o expresso Madrid-Sevilha a ter mais uma carruagem-cama igual à suprimida, além de duas que já circulavam diariamente, uma para o serviço Madrid-Malaga ou Algeciras e duas Madrid-Sevilha.

Os passageiros de ou para Cadiz podem utilizar as carruagens para Sevilha, trasbordando na estação de San Jeronymo.

Augmento de tarifas nas linhas italianas

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano aumentou em 6% os preços dos bilhetes de 2.ª classe, e em 15% os de 3.ª. Os de 1.ª não foram aumentados.

Com estes novos aumentos as passagens ficam mais caras do que antes da guerra 220% na 1.ª classe, e 200% na 3.ª classe.

Em compensação foram restabelecidos os bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, e a tarifas de bilhetes colectivos para grupos de 25 menores com a redução de 20%, para percurso mínimo de 50 quilómetros, e para grupos de 100 pessoas com 30% de redução.

Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição em portuguez e francez.

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Relatorio do Conselho de Administração
e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados
á Assembleia Geral Ordinaria
dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923**

(Continuação do numero 859)

Linha de Setil a Vendas Novas

Designação	1921	1922	Diferenças em 1922	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados.....	70	70	—	—
Percorso dos comboios....	118.223	112.394	—	5.829
Receitas do tráfego.....	1.157.843\$04	1.485.802\$72	327.959\$68	—
Despesas de exploração.....	1.124.820\$97	1.312.959\$15	188.138\$18	—
Receita líquida..	33.022\$07	172.843\$57	139.821\$50	—
Proporção da despesa para a receita.....	97,15 %	88,37 %	—	8,78 %

Linha de Arganil (Coimbra á Louzã)

Designação	1921	1922	Diferenças em 1922	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados.....	29	25.704	—	—
Percorso de comboios.....	44.578	—	1.126	—
Receitas do Tráfego	188.980\$91	297.426\$78	108.445\$87	—
Despesas de exploração.....	450.414\$96	547.404\$65	96.989\$69	—
Excedente de despesa	261.434\$05	249.977\$87	—	11.456\$18
Proporção da despesa para a receita.	238,34 %	184,05 %	—	54,29 %

Encargos resultantes das linhas exploradas por contractos

Designação	1921	1922
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais.....	133.368\$02	359.545\$10
Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas.....	225.073\$22	71.449\$887
Idem de Arganil (Coimbra a Louzã).....	292.977\$03	285.469\$57
Totaes	651.418\$27	716.464\$54
Augmento em 1922.....	65.046\$27	

No quadro seguinte compararam-se as receitas e despesas da exploração dos annos de 1921 e 1922, verificando-se que as receitas aumentaram em 21.868.993\$14, ao passo que as despesas aumentaram de 8.698.889\$37. Houve, portanto, no exercicio findo, o aumento de 13.170.103,77 sobre o anno anterior, no resultado final da exploração:

(Continua)

União Internacional de Caminhos de Ferro

No dia 1 de Outubro fendo reuniu em Paris a Assembleia Geral da União Internacional de Caminhos de Ferro, tendo sido aprovadas varias propostas já estudadas pelas respectivas Comissões.

Dos diversos assumptos tratados, uns dizem respeito á organização interna dos Caminhos de Ferro, e outros afectuam os interesses do publico em geral.

Figura entre os mais importantes, a adopção de um sistema geral e unico de fechos para carruagens de passageiros; a unificação do funcionamento dos freios, e a adopção de condições uniformes para o emprego e tarificações de vagões especiais de propriedade particular, taes como vagões frigoríficos, isotermicos, cubos, cisternas, etc, e outros destinados ao tráfego internacional.

A Assembleia homologou uma serie de propostas, que as companhias deverão submeter á aprovação dos seus governos, relativos á simplificação das formalidades de alfandegas e passaportes que actualmente entraram e, por vezes até causam grandes atrazos aos transportes de mercadorias e passageiros; e a unificação de datas para a aplicação do horario de verão, com o fim de evitar a perturbação que resulta de falta de acordo entre as diferentes nações.

Tambem se tentou do seguro de bagagens, e da extensão da Convenção de Berne para transportes internacionais a paizes que, como a Inglaterra, Espanha, Russia, China, Japão e Portugal, não deram até hoje a sua adhesão á Convenção.

Por ultimo, a Assembleia, depois de se pronunciar pela admissão dos caminhos de ferro da Russia sovietica na União, aprovou por unanimidade o acordo para se estabelecer quanto antes a circulação dos comboios internacionaes que existiam antes da guerra, sobretudo os grandes expressos, inclusivé os que atravessaram a Alemanha e a Siberia.

Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»

No dia 29 de Setembro ultimo teve logar em Bruxellas a assembleia geral extraordinaria da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» para eleger o novo Conselho de Administração.

Foi apresentada uma proposta para ser anulada a resolução tomada na assembleia de 6 do mesmo mez, a qual foi aprovada, pelo que foi destituída do mandato a Junta então nomeada. Procedendo-se a nova eleição, foi eleito o novo Conselho que ficou constituído por 17 membros: sete franceses, dois belgas, dois ingleses, quatro italianos e dois hespanhóes.

A resolução foi tomada por 116.805 votos contra 71, representados por 56 e dois accionistas, respectivamente. Abstiveram-se de votar 41 accionistas que representavam 3.613 votos.

O presidente do Conselho será nomeado posteriormente, tendo sido eleito vice-presidente Sir Davison-Daiziel, que é tambem presidente da "Pullman Car Company", de Londres.

**VIAGENS
E
TRANSPORTES**

**Tramways Lisboa-Carregado
Apeadeiro da Castanheira**

Ha muito tempo que as populações de Carregado e Alemquer ambicionavam que o serviço dos tramways que terminava em Villa Franca de Xira fosse prolongado até á estação de Carregado, Vêem hoje, finalmente satisfeitas as suas aspirações. A partir de hoje passam a ser prolongados até Carregado os tramways que partem de Lisboa-Rocio ás 8-51 e 19-40, e teem o seu inicio em Carregado os tramways n.^{os} 1408 e 1414 que partiam de Villa Franca, saindo de Carregado ás 7-55 e 11-05.

Com este serviço é também inaugurado hoje o **apeadeiro de Castanheira** situado entre Villa Franca e Carregado para embarque e desembarque de passageiros aos referidos comboios tramways.

Por motivo d'este novo serviço de tramways a C. P. publicou um aditamento á sua Tarifa especial n.^o 3 de g. v., inserindo os preços dos bilhetes entre Carregado e as diferentes estações e apeadeiros até Lisboa-R. o qual destribuimos aos nossos leitores com o presente numero.

Os preços dos bilhetes de ou para o apeadeiro de Castanheira são os correspondentes á estação de Carregado.

**Horas de abertura e encerramento
de estações**

Desde o dia 21 do mez passado, foi modificada a hora de abertura e encerramento do serviço de algumas estações da Companhia Portugueza, como a seguir se indica:

Lisboa—Caes dos Soldados e Alcantara-Terra, abertura ás 9 horas e encerramento á 1 hora; reabertura ás 2 horas e encerramento definitivo ás 6 horas.

Figueira da Foz, Coimbra, Aveiro e Gaia, abertura ás 9 horas e encerramento ás 12 horas; reabertura á 1 hora e encerramento definitivo ás 6 horas.

Na estação de Lisboa-Caes dos Soldados fica exceptuada do disposto n'este aviso a expedição de peixe em grande velocidade cujo despacho abrirá ás 9 horas e se encerrará ás 5 horas sem interrupção.

A Iluminação dos comboios da C. P.

A C. P. que já tem os seus comboios rápidos e omnibus iluminados a luz electrica, está tratando de introduzir esse importante melhoramento em todos os outros comboios de passageiros, inclusivé os tramways das linhas suburbanas de Lisboa e Porto.

**Melhoramento do serviço nas
linhas do Estado**

Com o material circulante recebido recentemente da Alemanha por conta das reparações, está a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado procurando activa e acelerar, nas suas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, e transporte das mercadorias, esperando dentro em pouco tempo ter dado vasão á grande quantidade de mercadorias que está ha algumas semanas acumulada em diferentes estações e normalizar o seu tráfego.

**Bilhetes simples e de ida e volta entre
Figueira da Foz e França**

Segundo um aditamento ás tarifas internacionaes n.^{os} 301 e 302 de grande velocidade, respectivamente de bilhetea simples e de ida e volta entre Portugal e França, publicado pelas Companhias Portugueza e da Beira Alta, considera-se suspensa até aviso em contrario a venda de bilhetes das duas referidas tarifas de e para a estação de Figueira da Foz.

Horario de comboios

Desde o dia 21 do mez passado foram suprimidos os seguintes comboios: n.^{os} 204 e 209 da C. P., directos entre Lisboa-Rocio e Caldas da Rainha; n.^{os} 33 e 133 do Minho e Douro, entre Porto e Braga, e entre Porto e Penafiel, respectivamente, que se effectuavam nos domingos; n.^{os} 104 e 105, da linha do Valle do Vouga, que se effectuavam aos domingos entre Saranda e Espinho.

Desde o dia 22 começaram a effectuar-se ás segundas-feiras, entre Porto e Braga o tramway n.^o 35, e entre Porto e Penafiel o n.^o 135.

A partir de hoje começa a vigorar o horario de inverno da linha de Cintra. Tambem desde hoje são modificadas as marchas dos comboios tramways n.^{os} 1503 e 1505 do serviço Ovar-Porto, passando o primeiro a partir de Espinho ás 6-05 para chegar ao Porto ás 7-08; e o segundo a partir de Ovar ás 6-30 para chegar ao Porto ás 8, e as marchas dos tramways entre Lisboa-Rocio e Villa Franca, dois dos quaes, como referimos n'outro logar, passam a ser prolongados até e desde Carregado, com paragem no nosso apeadeiro de Castanheira.

Equalmente a partir de hoje, entrou em vigor o horario de inverno nas linhas do Minho e Douro.



**Os caminhos de ferro hespanhóes
e o Directorio militar**

Ha muito que as empresas ferro-riarias do paiz vizinho vêem insistindo junto dos seus governos para que por meio de uma profunda reforma da regulamentação dos caminhos de ferro, se encontre uma solução para a critica situação em que se encontram desde a guerra europeia, em consequencia do enorme augmento das despezas proveniente do acrecimo do custo dos materiaes, e da elevação dos vencimentos do pessoal, a que tem feito face os adeantamentos que lhes tem sido feitos pelo Estado, e que sobem já a uma cifra tão exagerada que não é facil conceber qual a forma como as companhias os hão de liquidar.

Os governos que precederam a actual dictadura militar, bem como o parlamento, protelaram a resolução do problema, recusando o augmento de tarifas pedido pelas empresas, e tendo sido apresentado ao parlamento pelo Sr. Maura um projecto de regulamentação com que se pretendia resolver o assumpto, até o momento em que o actual directorio militar tomou conta da governança, não incidiu sobre elle discussões.

Agora o Directorio no intuito de solucionar quanto antes o assumpto, resolveu abrir um inquerito publico sobre o projecto de regulamentação, para o que foi publicado um decreto com data de 11 do mez findo.

A este respeito, publica a *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 20 do mez passado, um interessante artigo do qual recordamos os seguintes periodos:

«O Real decreto de 11 do corrente, que abre um inquerito publico escripto sobre o projecto de ordenação ferroviaria, pro-

duzirá seguramente uma contingencia de opiniões tão abstractas e contrapostas, que fará vacilar os bons propósitos que animam o Directorio.

Teria sido preferivel que essas opiniões das corporações, entidades, sociedades e ainda dos particulares, que o directorio deseja recolher num amplo sentido de democracia muito louvável fossem sujeitos a um formulário, tendo em conta as causas originarias do problema, sobre as quais existe perfeita unidade de criterios, já que não são outras alem da insuficiencia de receitas para fazer face aos encargos e despezas da exploração.

Pouco esperamos do resultado pratico que se obterá d'esse inquerito publico que faz o Directorio, e desejariamos enganarnos para bem da Espanha, pelo progressivo desenvolvimento dos caminhos de ferro e para honra do governo que tão acertadamente actua.

Mas os nossos receios fundam-se precisamente no numero e qualidade das opiniões que hão de levantar uma barreira inacessivel á boa vontade e pura intenção dos generaes que compõem a commissão encarregada de estudar a questão."

Tambem se nos afigura o mesmo que á *Gaceta*, a calcular pelo que por cá sucederia se a um governo lhe désse, para um caso identico, adoptar o mesmo processo. Seria uma tal barafunda de opiniões que não haveria maneira de alguem se entender.

Oxalá tal não suceda e que o directorio Militar encontre a formula desejada para resolver esse problema, hoje um dos mais intrincados em que a nossa vizinha se vê a braços.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de outubro de 1923.

As atenções estão todas concentradas na crise politica, mero aspecto parcial da crise da nação, ao mesmo tempo que todos os males financeiros, economicos e sociais continuam a galopar vertiginosamente.

O sr. presidente da Republica ouviu sobre a situação nacional os directorios dos partidos e os representantes dos grupos. A maior parte desses homens teem responsabilidades directas ou indirectas na desorganização. Mais do que a voz de todos elles vale o espetáculo de propria derrocada, em que são figurantes de algum modo, e que atraç exposemos a largos traços:

Agora ainda querem na scena o mesmo ou analogo presidente do ministerio, com o exercito, a guarda, a marinha e a polícia a defendêrem a mesma falsa ordem publica, vestida e pintada de salvação nacional; o mesmo côro de politicos, disfarçado em sequito de competencias. Ainda teem destas illusões, quando a catástrofe se precipita!

O que está ahi é o afundamento nacional com velocidade crescente. Os simples e os bolonios acodem a dizer que ha muitos annos se fala dessa maneira e nunca Portugal se afundou. Singular posição de espirito! Desde meado do seculo XIX, quando houve uma baixa de população, de riqueza e de produção global; um déficit financeiro de mais de oito mil libras esterlinas; um déficit economico talvez superior aquelle; uma queda moral e material tão rapida e tão grande; uma tal baixeza de vida publica; uma onda tal de rapina, de crime e de revolução; um perigo semelhante de convulsões internas e de intervenções estranhas? Quando fol tal esta expropriação feita pelos politicos; pelos agiotas, pelos negociantes, pelos industriais e já tambem pelos agricultores, com a moeda falsa e a furor do lucro?

Outrora havia a honra de falir quando não podia haver a de pagar. Agora saqueia-se de alto a baixo pela circulação fiducaria, para iludir as situações e para se enriquecer ainda quando se tinha de quebrar, ou de reduzir o capital, o rendimento e a fruição.

Condenou-se claramente um governo que em menos de dois annos deu velocidades tragicas a todas as quedas do Estado e do paiz. Condemnou-se tambem esse parlamento que em longos me-

zes apenas arrastou uma vida análoga á dos ministerios do sr. Antonio Maria da Silva, com aumentos de despesa e espetáculos de miseria, Condenou-se elle ainda mais terminantemente com a sessão extraordinaria, convocada para a salvação e perdida na impunitencia. Condenaram-se ambos por ficarem sempre muito abaixo das necessidades publicas e tornarem sempre superiores os males e os perigos.

Restos de illusões antigas; retalhos de interesses politicos; farrapos de partidos, de facções e de grupos; nomes flutuantes da inconstância popular—ludo isso é levado pela catástrofe sempre maior, como os monticulos de folhas secas e poeira que o vento de outono faz redemoinhar e dispersa nas azas e na terra. Quem se pode opôr á natureza, á fatalidade, ao instincto imortal dos Estados e das Pátrias?

Compreenda-se eficazmente que a situação extrema clama por uma governação excepcional, posto bem alto o espirito reformador, por cima das miserias e perigos! O corte ha de ser vigoroso e decisivo no tumor das despesas actuais. A cirurgia financeira exige a liquidação energica destas notas desvalorizadas; de todas estas dívidas interiores, publicas e privadas, sem nenhuma significação numerica; de todo este sistema bancario, ligado como causa e como efeitos á ruina portuguesa. Ela tem de trazer para a salvação nacional o Tesouro e todas as instituições de credito, especialmente os estabelecimentos emissores e a Caixa Geral de Depositos, com o centro saneador numa Caixa de Conversão. Ela tem de ir inevitavelmente para o empréstimo forçado, antes de ser possível ir para os outros. Tem de lançar o imposto sobre a fortuna colétable, que fatalmente ha de pagar a guerra, por justiça, e para fugir ao confisco revolucionario e se consolidar a si mesma. A cura económica impõe a transformação de todos os processos agrícolas e da propriedade latifundiaria, a colonização interna, o grande começo de outra distribuição demografica. O pensamento da patria manda combinar o movimento das possessões ultramarinas com o da metrópole, na obra do fomento, mantida a integridade de soberania. Tem de varrer todas as ideias e interesses que tendem a estabelecer em Lourenço Marques e na Beira, cumplicidades com o estrangeirismo.

Podem criar, para estas superiores necessidades e para as administrações complementares, um ministerio de salvação publica, fora dos partidos e armado com poderes soberanos pelo parlamento? E' isso que recomenda, com urgencia, a razão previdente para bem de todos; de outra maneira, virá, sem duvida, a revolução da força, ou a da anarquia, sejam quais forem os executores. Os apostolos terríveis são os males financeiros, economicos e sociais, multiplicados por esta ordem pública de tragi-comedia.

Q. J.

SERVIÇO DA REPÚBLICA

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção de Estudos e Construção Serviço de Estudos e Construção da Ribeira Sul

ANUNCIO

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 24 de Novembro de 1923, pelas 15 horas, na Sala da Direcção de Estudos e Construção, Rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder, sob a presidencia do respectivo Engenheiro Director, ao concurso publico para a arrematação da empreitada n.º 2 de execução de terraplenagens entre os perfis 1350-15^m,0 do 2.º Lanço e 1385+10^m,96 do 3.º Lanço do Ramal de Sines.

Base de licitação.....	176:459\$80
Depósito provisório.....	4:420\$00

Os depositos provisórios deverão ser efectuados em quase-quer das Tesourarias d'estes Caminhos de Ferro, do Minho e Douro e do Sul e Sueste, até às 14, 1/2 horas do dia anterior ao do concurso.

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção da Ribeira Sul com sede no edificio da Direcção acima citada e na Secretaria da Secção do Ramal de Sines, em Santiago de Cacém, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 11 às 17 horas.

Lisboa, 20 de Outubro de 1923.

O Engenheiro-Chefe do Serviço de Estudos e Construção da Ribeira Sul.

(a) Carvalho

Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras

Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15 - Rue Beaurepaire PARIS

Teleg. "Vicduboc"

Agente em lisboa

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.^o

Teleg.: «MARAIVA»

Agente no Porto

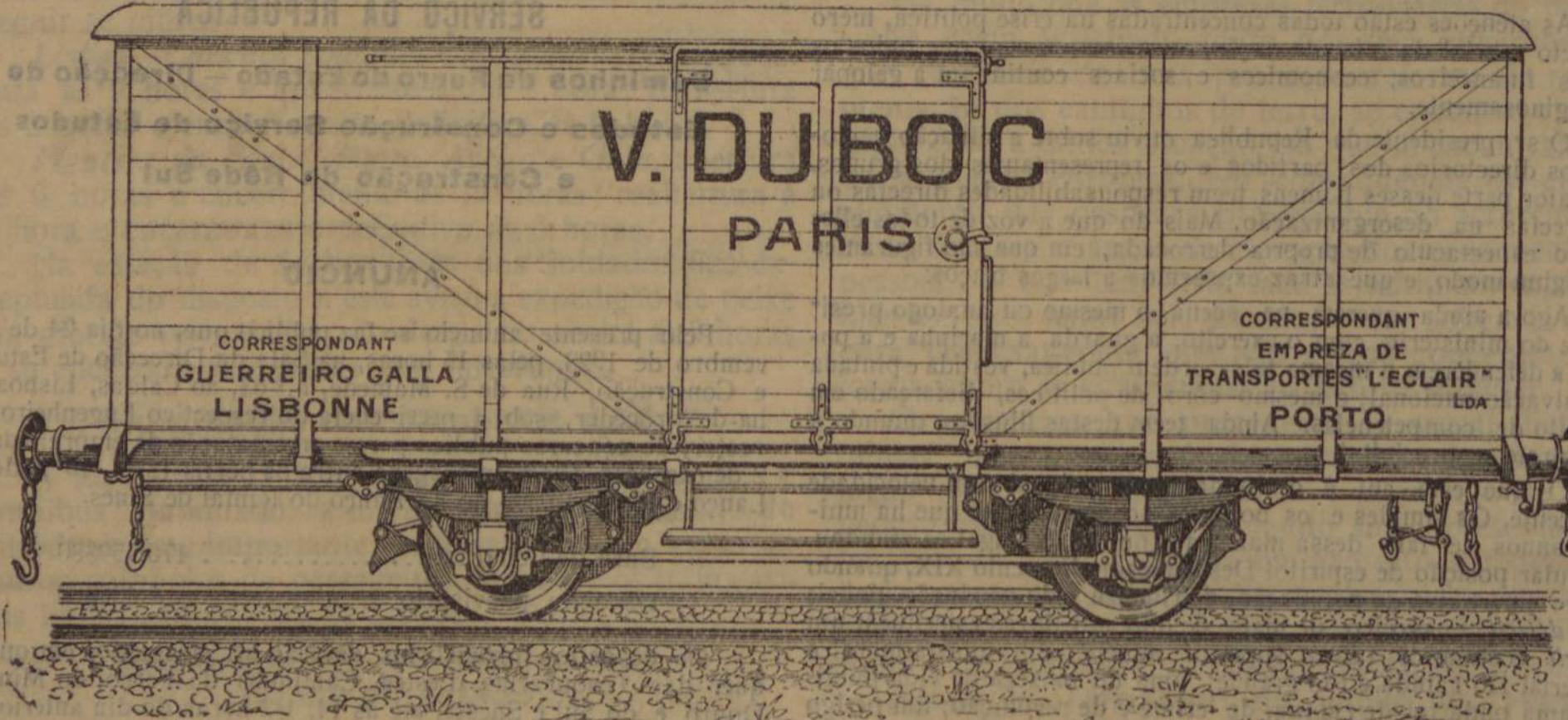
Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.DA

Rua da Fabrica, 5

Teleg.: «SILREIS»

Única Empreza de Transportes Internacionaes disponde de wagons de eixos intermutaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas terro-viarias francesas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme, vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros convenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empreza não se poupou a sacrificios nem a despezas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, a qual lhe tem mostrado tido reconhecido, pos que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o comercio importador e exportador.

S. A. S.**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital: 2.600.000 frs.

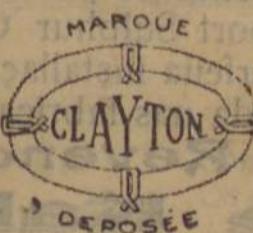
(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE CO LTD)

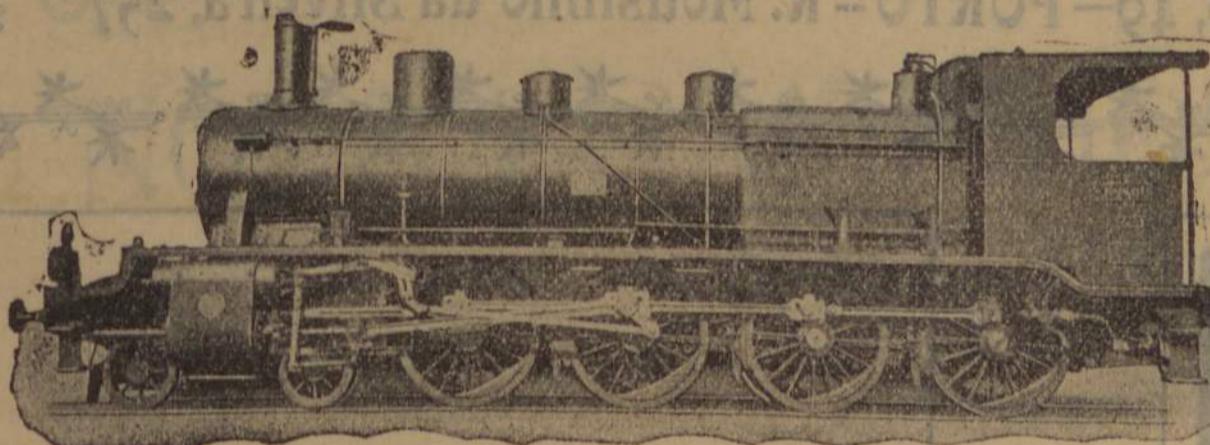
FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE N.^o 7, à ESSONNES
ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: SIGN^EL-ESSONNES

BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8^e)
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21
ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS
CODE B.C., 6^ª ÉDITIONAgencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.^o**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer**

(Premiada em todas as exposições e especialmente fazendo senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910 Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Crayère (Belgica)Material de Caminhos de Ferro e de Tamways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vías.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.^o

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos

ATELIERS GERMAIN

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

Fornecedores das grandes administrações e co ..panhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carriagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.^o**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santa-rem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico soluvel
Adubos compostos em agua para todas as culturas
Massa de purgueira

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

Agente e Revendedora da Deutsohe Kalisynclal

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite
Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA-- R. do Comercio, 49—PORTO-- R. Mousinho da Silveira, 257



DEPOSITO PARA REVENDA
105. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL. C. 1717 - LISBOA

OLYMPIA MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

3.º 4.º episódios do romance

A Orfâ

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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



Os vapores oferecem magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, prorprias a creação, e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & CO — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16-175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito esmarchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmarchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça