

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de 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 864

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, — Dr. Quirino de Jesus

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, 16 de Dezembro de 1923

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.º

Telephone: Central-27

ANEXOS D'ESTE NUMERO

3º Aditamento ao Aviso ao Púlico A n.º 53

SUMMÁRIO

Tipos de carris e suas características (Relatório)  
pelo engenheiro J. Fernando de Sousa..... pag. 315  
A classe nacional, por Quirino de Jesus..... " 318  
Novas indústrias em Portugal..... " 320

Parte oficial.

Viagens e transportes.....	pag. 321
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório).....	323
Os caminhos de ferro espanhóis e o Directorio militar.....	324
Conferencia internacional sobre formalidades aduaneiras.....	325
Parte Financeira.....	326
Linhos Americanas.....	327

## Tipos de carris e suas características

### (Relatório apresentado à Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste)

(Continuação do numero 861)

Por occasião da recepção de carris, a que procedi em 1894 na fabrica Krupp, tive ensejo de observar que os carris fornecidos para diferentes países tinham os seguintes caracteres mecânicos:

	Ruptura kg.	Allongamento
Estado Prussiano	55,7 a 64,3	16 a 22 %
Anatolia	57 a 62,7	16 a 21,5
Hollanda	56	17 a 20
Java	55,7 a 61,1	15 a 19

Embora o caderno de encargos a não estipulasse, procedi à determinação dos coëfficientes de resistência dos nossos carris, chegando aos seguintes resultados:

Ruptura Allongamento Stricção

1.ª exp. ....	67,8	16,5	34,4
2.ª " ....	70,0	16,7	31,1
3.ª " ....	68,7	15,0	32,8
4.ª " ....	68,1	14,7	38,8
5.ª " ....	64,9	15,5	29,4

Na fabrica *Rheinische Stalwerke* fabricam carris com resistência de 56 a 60 kg., allongamento medio de 20 %, stricção de 23 a 28 % e um teor de 0,25 a 0,3 de C, 0,06 a 0,1 de Ph e 0,49 a 0,76 de Mn.

De duas analyses, cujos resultados sollicitei da fabrica Krupp, obtive os seguintes dados relativos aos nossos carris:

	C	Si	Mn	Ph	S	Cu
1.ª analyse.	0,426	0,191	0,53	—0,109	—0,079	—0,099
2.ª " .	0,490	0,168	0,57	—0,105	—0,071	—0,077

Parece-me racional estabelecer o coëfficiente de resistência de 70 kg. com um allongamento não inferior a 12 %, podendo-se admittir excepcionalmente a resistência superior a 65 kg com um allongamento não superior a 16 % e exigir que se façam os respectivos ensaios sobre barretas recosidas de 20 mm de diâmetro e 200 mm de comprimento entre as referencias.

Definido mecanicamente o aço a empregar, poderia parecer conveniente a fixação das percentagens dos seus elementos caracteristicos. As qualidades mecanicas resultam, porém, não só da composição do aço, como dos processos de fabrico, e alem disso faltam em geral os meios de exercer uma fiscalização efficaz recorrendo á analyse chimica. Bastará por isso consignar no caderno de encargos o direito que o agente fiscal se reserva de exigir da fabrica analyse dos aços empregados, quando o julgar conveniente.

Em muitos cadernos de encargos encontram-se minuciosas prescripções relativas aos processos de fabrico, especialmente pelo que respeita aos carris de ferro. Hoje prefere-se geralmente dar a maxima latitude aos industriaes, reservando as exigências para a determinação da qualidade dos productos.

Não convém porém calar inteiramente um certo numero de indicações geraes sobre o methodo a seguir.

Como é sabido, os aços fundidos obtem-se por varios processos, que se podem reduzir a dois:

processo Bessemer —, que converte directamente o ferro fundido em aço, descarburando-o e purificando-o por uma corrente violenta de ar; o silício e o carbonio são queimados, o primeiro passa para as escorias e o grau de carburação desejado é obtido pela adição da *spiegelisen*, ferro fundido manganesifero que se adiciona no momento proprio;

processo Siemens — Martin, que faz actuar n'um forno de reverbero, com um regenerador Siemens, o ferro macio sobre ferro fundido, adicionando-se finalmente o *spiegel* necessário para a carburação. Aproveitam-se assim ferros usados, principalmente sucata de carris, e a marcha mais morosa da operação permite vigia-a e dirigir-a mais facilmente.

Cada um d'estes processos pode ser acido ou basico conforme a natureza do revestimento da retorta (*convertisseur*) Bessemer ou do forno Martin. Geralmente o revestimento é silicioso (argila refractaria ou quartzo agglomerado) e portanto o processo é acido, não sendo applicavel aos ferros fundidos phosphorosos. Com efeito, a redução do acido phosphorico e dos phosphatos de ferro e de manganez pelo oxido de carbonio é favorecida pela presença da silício; para eliminar o phosphoro seria pois necessário eliminar o silício (o que é impossivel, especialmente quando o revestimento do apparelho o fornece á massa em fusão) e lançar mão de uma base energica, cuja combinação com o Ph fosse refractaria á acção do oxido de C. A estas condições satisfaz o processo basico Thomas-Gilchrist, inventado em 1878 e applicavel tanto aos apparelhos Bessemer como aos Siemens-Martin.

O revestimento usado é basico (dolomia) ou neutro (magnetite, ferro chramado, bauxite), e ao banho adiciona-se cal ou spatho-fluor.

Os processos basicos são especialmente applicaveis á utilisação do metal phosphoroso no fabrico de aços macios. Segundo refere Bricka no seu curso de caminhos de ferro, algumas fabricas francesas teem conseguido obter bons aços duros pelo Bessemer basico. Não pode porém haver sempre confiança e tanto assim que a Companhia P. L. M., sem proscrever inteiramente o aço Thomas, faz expressas reservas acerca do seu emprego na laminagem dos carris, para os quaes exige a resistencia de 70 kg. A Companhia do Midi indica o processo Bessemer ou qualquer outro por ella aceito, e proíbe rigorosamente o emprego de ferros fundidos communs desphosphorados. A dificuldade do fabrico de aços duros isentos de phosphoro attribue Bricka a resistencia relativamente pequena que na Alemanha se exige para os carris.

A comparação das percentagens indicadas por Ré-sal com as que resultam das analyses que referimos mostra, com efeito, uma quantidade de Ph no aço alemão dupla da que figura no mappa de Ré-sal e quasi a mesma nos aços Bessemer acidos de Krupp ou nos Thomas da Rheinische.

Poderá talvez, em vista d'isso, ser admittido o processo basico, mas não serão inuteis algumas reservas bem formaes, já que faltam elementos para uma opinião bem segura.

Resta lembrar a conveniencia de dar indicações mais explicitas acerca da forma por que hão de ser feitas as experiencias de choque ou mesmo as provas estaticas.

A distancia de 1,1<sup>m</sup>, geralmente prescripta, entre os apoios provem da distancia a que outrora se colocavam as travessas. Parece preferivel reduzil-a a 1<sup>m</sup> nas provas estaticas por ser este o intervallo dos apoios nos apparelhos d'ensaio que se encontram nas fabricas.

Notei na fabrica Krupp que a installação para as experiencias de choque era espantosamente rudimentar; o peso era de 200 kg. e não de 300 kg. o que foi comprovado pelo aumento das alturas de carga; a sua face superior era plana em vez de ter a cunha geralmente prescripta, e os apoios não tinham a inviolabilidade que é de uso exigir-se. Parece-me conveniente por isso especificar no caderno de encargos o modo de fazer a experencia para tornar mais efficaz a accão fiscal na recepção dos carris. As cargas e flechas foram acomodadas ás indicações experimentaes colhidas na ultima recepção.

## II

Passarei agora a ocupar-me das talas de junta.

As juntas são um ponto fraco da via, no qual, mais que em qualquer outro, importa assegurar, quanto possível, a rigidez do systema.

Tendo a experencia demonstrado a superioridade da junta em falso sobre a junta apoiada e achando-se adoptado aquelle systema de assentamento nas nossas linhas, dois meios se offerecem naturalmente para tornar a via rigida: approximação das travessas de junta e reforçamento das talas.

A distancia entre estas travessas é de 0,6<sup>m</sup>, e poderia ser ainda reduzida (como fez a Companhia do Leste francesa), chanfrando-se o bordo superior da travessa para facilitar o trabalho de atacamento. Esta alteração, independentemente do estorvo para o atacamento, tornaria necessário o emprego de mais uma travessa por carril para não affastar as outras; não me atrevo por isso a propô-la.

A tala de junta actualmente usada é muito fraca, por ser curta e por ter uma secção diminuta. É practica geralmente seguida levar as talas até á pregação da travessa da junta e dar a ambas ou ao menos á exterior dimensões mais abonadas, já com a forma de cantoneira, já prolongando-a abaixo da sapata do carril.

O comprimento das talas, que era d'antes de 0,45<sup>m</sup> na maior parte das linhas, como nas nossas, tem sido augmentado successivamente, attingindo nalgumas 0,75<sup>m</sup>. O peso tem igualmente crescido notavelmente, attingindo 12,8 kg por tala-cantoneira de 0,65<sup>m</sup> de comprimento no Norte frances a 17,4 kg. no Leste com 0,78<sup>m</sup> d'extensão. Esta mesma companhia usa nas linhas secundarias, em que tem carris de 30 k, uma tala de 0,51<sup>m</sup> com o peso de 4k,875 do lado interior e uma tala-cantoneira de 0,75<sup>m</sup> com o peso de 11,565 do lado exterior. As nossas pezam 3k. 60.

Julgo indispensavel aumentar o comprimento das talas e dar á exterior, pelo menos, a forma de cantoneira, encostando-a ás escapulas da travessa de junta.

A posição dos parafusos não deve soffrer alteração para poderem ser aproveitadas as novas talas em substituição das que se inutilizarem.

Sendo 0<sup>m</sup>6 a distancia entre os eixos das travessas haverá 0<sup>m</sup>665 de eixo a eixo das escapulas mais afastadas 0<sup>m</sup>535 entre as mais proximas. Sendo 20<sup>mm</sup> a largura da cabeça da escapula, haverá 0,515<sup>m</sup> entre as faces das duas ultimas; dando-se pois 0,51 de comprimento ás talas, ficarão estas encostadas á pregação, uma vez que tenham a forma de cantoneiras.

O aumento de comprimento é de 60<sup>mm</sup> ou 30<sup>mm</sup> em cada extremidade; o topo da tala distará pois 80<sup>mm</sup> apenas do furo mais proximo, ficando em boas condições.

As extremidades da aba horizontal da cantoneira teem de ser chanfradas para alojarem a cabeça da escapula.

Um de dois alvitres pode ser adoptado: ou se coloca a tala-cantoneira apenas do lado exterior, diffindo a interior das actuaes apenas no comprimento elevado a 0,51, ou se empregam duas talas-cantoneiras eguaes, obtendo-se uma junta mais robusta e evitando-se a variedade de typos de talas. E' este o mais conveniente a meu ver e a mais geralmente adoptado em quasi todos os paizes.

A secção da tala actual é de 1035<sup>mm</sup>, a nova tala passa a ter 1058<sup>mm</sup>2; os seus momentos de inercia são respectivamente 531.000 e 1.079.000. A mesma carga determinará, pois, esforços, que estarão na relação de 1,6:1. Vê-se pois quanto é reforçada a junta com esta disposição.

O peso de cada tala passará de 3,kg 600 que era a 6,kg 300, proximamente.

Nos cadernos de encargos anteriores apenas se estabelece que as talas serão de aço Bessemer de boa qualidade, com as formas e dimensões prescriptas.

Na ultima recepção a que procedi exigi os ensaios de tracção, completados pelo exame do modo como as talas se comportavam dobradas a frio.

As barretas mediam 200<sup>mm</sup> de comprimento entre referencias e tinham uma secção rectangular. Os resultados obtidos foram os seguintes:

	Secção	Resistencia	Alongamento	Stricção
1. <sup>a</sup>	20X20	41,1	23,5	54,4
2. <sup>a</sup>	34,X12	63,2	19,0	31,6
3. <sup>a</sup>	34,X6,119	62,2	12,5	14,7

A grande discordancia entre a primeira experiençia e as seguintes provem das minhas reclamações motivadas por ter achado o aço demasiado macio.

A perfuração das talas é feita, em todas as fabricas que visitei, com puncção e não com broca, segundo preceitua o caderno d'encargos; convém, por isso, que o aço seja um pouco menos duro que o dos carris. Poderá pois preceituar-se o limite minimo de 55kg. com alongamento de 20%.

Além dos ensaios á tracção, algumas provas, quer estaticas, quer dynamicas convém introduzir no caderno d'encargos para tornar mais rigorosa a fiscalização.

Em relação aos pesos, tanto dos carris como das talas, não pode ser tomado por bom o do caderno d'encargos, que é apenas uma indicação. E' uso estabelecer nos cadernos d'encargos uma regra para a determinação do peso normal por meio de um curto numero das peças primeiro fabricadas, depois da verificação das suas dimensões. Em relação a este peso normal ha uma tolerancia de 2% para mais ou para menos nas recepções parciaes, sendo rejeitadas as peças de peso inferior a este limite e por elle contadas as que excederem o limite superior. No total do fornecimento ha apenas, para os effeitos do pagamento uma tolerancia de 1% sobre o peso normal.

Parece-me indispensavel adoptar este alvitre. Assim as talas, que segundo o contracto deviam pesar 3,kg 490 tinham o peso medio de 3,kg 600 e como nada havia especificado sobre tolerancias podiam surgir dificuldades na recepção.

Quanto aos carris, havia apenas a tolerancia de 1% para mais, em relação porem ao peso estipulado no contracto e não estava previsto o caso de ser para menos a diferença. As deficiencias das condições podem ser por vezes origem de conflictos desagradaveis, que importa evitar, deixando-as bem claras e definidas.

O desenho da tala modificada pela forma que tenho a honra de propor completa esta exposição que julguei dever fazer para melhor poderem ser apreciados os alvitres apontados e que se me affiguraram efficazes para tornar mais robusta a via nas juntas e assegurar uma boa fiscalização do fabrico do material.

NB.-Não especifiquei as dimensões dos chapins por não saber se a sua aquisição será julgada convenientemente.

Pelo mesmo motivo deixei de apreciar a influencia que nas dimensões das travessas tem a adopção d'esta peça acessoria. Não podendo ser inferior a 0,51 ou 0,512 a largura do chapim, a travessa semicircular tem que soffrer na sabotagem uma reducção d'espessura, que importa ter em consideração, havendo o cuidado de escolher travessas mais abonadas para receberem o chapim, o que é facil conseguir com alguma attenção no assentamento.

Lisboa, 30 de janeiro de 1895.

*José Fernando de Souza*

**Hos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Assinantes**

**Terminando com este numero a coleção da Gazeta deste anno, pede-se a todos os srs. assinantes desta Gazeta que a desejam encadernar o favor de enviarem as suas colecções até ao fim do anno.**

# A CRISE NACIONAL

As illusões de todas as especies tendem a affastar cada vez mais os portuguezes da consideração das realidades tremendas que tornam sempre mais grave a situação do país.

Os democraticos arrazados pela sua má administração esforçam-se pela formação de um governo chamado nacional para tentarem o prolongamento do seu imperio funesto. Os nacionalistas quizeram a todo o transe o poder sem terem um plano restaurador, nem maioria no parlamento, nem apoio forte na opinião, nem disposições no paço presidencial para uma dictadura, nem condições para serem executores de um programma amparado por uma intervenção militar. Os primeiros, conhecendo a instabilidade critica dos segundos, preparam outra situação abusiva como a que seria presidida pelo sr. Affonso Costa, batendo á porta do sr. Duarte Leite para o mesmo fim, que é o da manutenção do seu domínio.

Entregue aos bandos suscitados pelos tempos de revolução que será d'este paiz cada vez mais arruina-do moral e materialmente? Que será d'elle, sem politica séria, sem administração regular, sem classes unidas na solidariedade e no patriotismo, sem exercito organizado, sem marinha sufficiente, sem o devido material de guerra, sem progressão nem mesmo consistencia no espirito de robustecimento e defesa, quando somente pela ordem, pela coesão e pela força propria dentro de um systhema de allianças poderá manter a sua autonomia e o seu domínio? Elle esquece que está arriscado o seu destino historico n'este mundo perturbado, onde pelo menos a França com a sua ideia fixa de reparação e segurança; a Alemanha com a ancia de desobrigação e desforra; a Inglaterra, com os seus ciumes continentais, e o seu eminente proteccionismo; a Africa do Sul com as suas ambições de expansão mesmo injusta; a Hespanha com o seu eterno iberismo, a sua nova agitação vital e as suas intervenções possiveis nos acontecimentos da Europa multiplicam nuvens por todos os lados do horizonte e exigem que haja um cuidado profundo e continuo de restauração e fortalecimento em Portugal. Como se pode tolerar uma governação que o deixa cair e enfraquecer sempre, com perigos mortaes?

Nem lhe dizem a verdade. O sr. Cunha Leal promettera expol-a inteiramente. Não o pôde fazer. Não deu a relação das despesas e receitas do Estado até Junho de 1923. Não forneceu a nota da dívida nacional até o presente, descriminando a fundada, a fluctuante e a especial. Não apresentou as contas de credito londrino de £ 3.000.000, nem as do Banco Ultramarino com o Estado. Não mostrou a importação e a exportação da metropole e das colonias de 1921 para cá. Não exhibiu as estatísticas da produção, da natalidade, da mortalidade e da emigração nos dois ultimos annos, com informações já necessarias sobre o primeiro semestre do actual.

E' principalmente nas situações reveladas por todas essas vias e na correspondente desordem administrativa, moral e social que se pode ver a progressão espantosa da crise portugueza. Os numeros officiaes viriam assim confirmar os calculos e previsões graves que vimos fazendo com certos fundamentos e que ainda recentemente fizemos n'este jornal.

O Governo fugiu d'ahi porque realmente não vi-

nha atacar o problema nacional em cheio. Limitou-se, para os seus fins, a dizer que o Thesouro não tinha um centavo, como era sabido, e a dar uma nova edição do *deficit*, ainda longe da realidade.

A lei orçamental de Julho annunciava o *deficit* ficticio de 157.690 contos para 1923-24. A comissão de finanças supunha-o de 380.000 contos no começo de novembro. O sr. Cunha Leal, poucas semanas depois, *rectificando-o*, achava a cifra de 375.480 contos, arbitrando-o ainda assim em quantia não inferior a 400.000 contos, por consideração de outras verbas possiveis.

A *rectificação* ficticia do sr. Cunha Leal deve ser corrigida com as seguintes parcellas, que foram esquecidas:

1.º — O emprestimo de 50.000 contos auctorizado para o falso equilibrio do orçamento dos serviços autonomos;

2.º — O de 1500 contos para as obras do novo Arsenal;

3.º — A verba de alguns milhares de contos que ainda faltará para os Caminhos de Ferro do Estado, apesar das sobretaxas, segundo as proprias declarações officiosas.

4.º — A de 1.720 contos de maior agio nos juros de titulos na posse da fazenda, que não entrará no calculo originario das diferenças cambiaes e não devia entrar, portanto nas *rectificações* de receitas do sr. Cunha Leal;

5.º — O encargo de 115.000 a 120.000 contos de juros da dívida fluctuante externa, os quaes excedem um milhão de libras e são quasi totalmente capitalizados em débito;

6.º — Cerca de 10.000 contos de perdas nos ultimos dias do pão politico (a ellas se referiu por alto o sr. Cunha Leal);

7.º — A parte do crédito londrino de £ 3.000.000 de que o Estado fizer uso em 1923-24, talvez não inferior a 400.000 ou 500.000 libras, em cerca de 50.000 contos;

8.º — Cerca de 30.000 contos que ainda faltam para saldar as contas dos Transportes Maritimos;

9.º — Os 75.000 contos para o pagamento complementar do material de reparações allemãs, que provavelmente nem vale aquella somma;

10.º — As dezenas de milhares de contos em que vão falhar as previsões orçamentaes das receitas do Estado afóra os 78.750 contos que o sr. Cunha Leal já achou a menos no imposto de transacções;

11.º — As dezenas de milhares de contos que o Estado terá de gastar ainda mais pelas diferenças cambiais, melhorias de vencimentos e elevações de preços de materiaes, porque as primeiras não serão apenas de 2.400 %, e as segundas de 80.000 contos pelas novas leis, como o sr. Cunha Leal supoz, e as ultimas não foram consideradas;

12.º — Os muitos milhares de contos de outras contas arrastadas de outras gerencias anteriores que pesam sobre a actual;

13.º — Os muitos milhares de contos de despesas novas e imprevistas que n'esta má administração e n'esta derrocada aparecerão em 1923-24 como nos annos precedentes.

Por todos estes caminhos, o cálculo menos pessi-

mista fará subir ainda a mais de 800.000 contos o *deficit* rectificado que apenas fôra até 375.480 pelas declarações do Sr. Cunha Leal. Assim tinhamos computado o *deficit* de 1923-24 em fevereiro ultimo.

Elle iria a mais de um milhão de contos se considerassemos tambem todas as despesas de conservação, de reparação e de fomento para o Estado devia fazer e não faz em beneficio do seu patrimonio arruinado e da economia nacional e para a sua defeza terrestre e maritima. E' uma catastrophe contínua e cada vez maior.

O Sr. Cunha Leal apresentou varias propostas de restauração, sendo umas para compressão de despesas e outras para augmento de receitas. Ninguem acredita que pelas primeiras obtenha uma economia de muitas dezenas de milhares de contos, porque os partidos são importantes para tal cirurgia. Das segundas o sr. Cunha Leal conta conseguir mais 224.000 contos, que apenas seriam completos na gerencia de 1924-25, ficando muito aquem d'aquellea somma na actual. Quere isto dizer que o *deficit* mesmo com as lidas providencias seria muito superior a 600.000 contos em 1923-24 e ainda a 500 000 contos em 1924-25, independentemente de tudo o mais que haveria em tal regime de administração, para elles serem muito maiores.

Cae assim pela base a nova governação, que poza o problema financeiro acima de todos e não atacou nem pode atacar. O sr. Cunha Leal chegou ao poder sem nenhum plano. Limitou-se, por isso, a aproveitar os frouxos projectos dos seus antecessores quanto a despesas e a querer quasi apenas o regresso ao velho systhema tributario quanto a receitas, conforme os desejos da plutocracia. Nesse mau caminho foi até o ponto de querer o imposto ridiculo das janellas e poitas e outras vez a já condemnada contribuição sumptuaria sobre a importancia da renda da casa. Dois expedientes revoltantes e inadmissiveis, por meio dos quaes pretendia obter 10.000 contos, que a uma só empresa industrial poderia ir buscar por uma tributação directa. Mas o sr. Cunha Leal quiz puopar todas as companhias existentes e grande parte das quais enriqueceram á custa da população e riqueza decadentes do paiz. Quando se lembrou de lançar os olhos do fisco para esse lado, com o imposto de capital, foi apenas para collectar as novas, frustrando as ideas de fomento! Uma inversão total de princípios deixando sempre alargar o *deficit* e a ruina.

Como foi atacado praticamente o *deficit* pelo sr. Cunha Leal? Pelo augmento de circulação fiduciaria, como fez em Novembro de 1920 e como todos os outros ministros de finanças teem feito. Veio declarar que ella subira a 1.374.516 contos em 7 de Novembro, estando pois em mais de 1.400.000 contos n'este momento, mais de 300.000 dos quaes são excesso abusivo sobre o limite legal que não era de 1.160.000 contos, como o sr. Cunha Leal disse, mas de cerca de 1.100.000. Pediu que a elevassem a mais de 1.600.000 sanando a ilegalidade e fornecendo-lhe cerca de 200.000 contos para as despesas correntes e manejio das cambiaes da exportação. Ainda assim antes de trez mezes iriam outra vez alem do ponto permitido.

O parlamento restringiu um pouco a auctorização. Pouco importa! A circulação, que em 31 de Dezembro, andará por mais de 1.600.000 contos, approximare-se-ha dos 2.000.000 contos em 30 de Junho.

Para que é isto? Para o custeio do mesmo sistema de despesas, como vimos. Na reorganisação nacional. A decadencia da população e da riqueza prosseguirá com a sua velocidade crescente.

Para onde irão os cambios? Para onde os levarão tales situações, base excelente para a desconfiança e para a especulação. A libra tem estado quasi a 120\$00, no cheque sobre Londres. Mais cara estaria, se o Tesouro não tivesse vendido cambiaes na praça durante as ultimas semanas.

Para onde vae a carestia da vida? Para onde a levarem as perspectivas da circulação, dos cambios, dos impostos, da administração e de toda a derrocada financeira e economica e social. Para onde especialmente a conduzir com todos esses pretextos o egoismo, o egoismo feroz da suposta defeza de cada qual na esticadela dos preços.

Pelos novos impostos, directos e tarifas de serviços publicos o Estado deveria cobrar mais uns 300.000 a 350.000 contos no anno civil de 1923, e não veio metade. Mas por conta d'essa carga fiscal e de um augmento de 300 e tantos mil contos na circulação fiduciaria, o que teremos na economia nacional? Os preços quasi dobraram desde Janeiro. Houve uma elevação de alguns milhões de contos nas despezas globaes do paiz— publicas e particulares.

Ha de suceder ainda pior em 1924 com a pretenção de mais 224.000 contos de impostos e as outras centenas de milhares de contos de novas notas.

Paralelamente á desorganização da metropole crescerá a das colonias. Angola, digam o que disserem, tem um *deficit* de mais de 100.000\$00 contos, coberto com emissões fiduciarias e uma dívida galopante. Ninguem sabe onde irá o da Africa oriental, apesar de a inculcarem com *superavit* e para fundo de reserva. Naquellas tenebrosas contas encontrar-se-hão depois debitos fantasticos a um banco illusoriamente credor. Quasi todas as restantes possessões ultramarinas teem os orçamentos mais ou menos gravemente desequilibrados. Estas situações financeiras, principalmente as de Angola e de Moçambique, estão ligadas com deficiencias economicas, vão pesar fortemente sobre o poder central: sobre a nação.

Para ser mais rapido e completo o desastre de Portugal, os traidores preparam a perda de Moçambique. Elles querem entregar o posto e o caminho de ferro de Lourenço Marques, sob o disfarce da administração de uma companhia mixta, ou qualquer outro, ao *contrôle* sul-africano que o general Smuts exigia como base de uma nova Convenção. Elles conjugam com isso um emprestimo directo da mais suspeita finança á provincia de Moçambique, para esta ficar escravizada ás ambições estranhas. E' para de aqui a poucos dias que elles desejam submeter assim ao estrangeiro a nossa Africa oriental. Nesta decadencia acelerada pelo ouro alheio, depressa chegaria a vez de Angola, tambem cubiçada pelas mesmas gentes insaciaveis.

Pode continuar esta politica maldita de facções, onde não é possivel um homem erguer sempre ao alto o coração e a mente? Pode prosseguir esta administração que amontoa e complica os problemas, sem os ver no seu conjunto e sem ir ao fundo de nenhum? Pode avançar por aí alem este regimen de egoismos ferozes das classes e dos individuos, que a titulo de defeza, agravam todos os males com preços de ladrões?

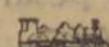
Podemos prolongar este sistema de esbanjamentos, assaltos desfalques, falcatrucas, falsificações, roubos e descomediimentos de toda a especie que se estão salientando na vida nacional, dissolvem a sociedade, tendem a impedir a restauração e arriscam a nossa independencia e destino?

Amanhã seria tarde para o esforço de nos salvarmos por nós mesmos, como é de honra. E' urgente

haver uma alta governação por cima de todas estas engrenagens de partidos e grupos impotentes, para lançar em dois annos as bases da reorganização nacional, que se terá de ir completando com porfia.

Urge reformar com vigor, os orçamentos e a administração do Estado e das corporações administrativas a Caixa Geral de Depósitos, os Bancos emissores e os restantes institutos de credito. E' mister fundar desde logo a Caixa de Conversão, como centro valorizado com outra moeda realmente representativa de ouro. E' preciso estabelecer normas justas para o pagamento das dívidas públicas e particulares desordenadas pela queda sucessiva do escudo. Temos de fortalecer e sanear sem demora o fisco para as contribuições terem bom rendimento. Devemos lançar o imposto geral sobre toda a riqueza, alem de certo limite, e um empréstimo forçado, como extremos recursos de salvação, por conta dos efeitos da guerra. E' necessário liquidar e impedir com firmeza as desordens e ridicularias de tantas gerencias autónomas ou sem fiscalização efficaz. Temos de atacar de frente os problemas da colonização interna e ultramarina, do progresso cultural, da irrigação, da energia electrica, da viação, dos transportes marítimos e dos tratados commerciais. Temos de preparar o melhor exercito, a melhor marinha e o material de guerra que os merifícios tornem possíveis, para garantia da dignidade e da independência. Temos de nacionalizar Moçambique de modo efectivo, pondo fóra da acção e da influência os interesses traidores. Cumpre-nos harmonizar a instrução com a inevitável economia e com o nosso destino imediato e fucturo. Devemos defender com intensidade, por todas as maneiras, a alimentação publica, a solidariedade social, os que precisam de assistencia e protecção, porque vão trabalhar ainda mais os egoismos duros para o dano dos outros e afinal de todos. Não se pode remir um povo sem valer poderosamente aos fracos e oprimidos.

Quirino de Jesus



## Novas indústrias em Portugal



### INAUGURAÇÃO DA FÁBRICA DE DESTILAÇÃO DE MADERAS, NA PAMPILHOSA DO BOTÃO, DA COMPANHIA INDUSTRIAL DE RESINAS E PRODUCTOS QUÍMICOS

Apezar de entre nós ser a area dos terrenos incultos consideravel, é comtudo Portugal um paiz de apreciaveis recursos florestaes, sendo para lastimar que não os tenhamos sabido aproveitar convenientemente, pois que, do contrario, muito melhor seria certamente a nossa situação económica.

Em tempos idos destilava-se a madeira com o fim unico de obter carvão, mas n'estes ultimos annos, em face dos progressos realisados na industria da destilação, a producção do carvão acha-se relegada para um plano secundárico, tendo-se em vista principalmente a fabricação de sub-productos de grande valor industrial, como são o alcatrão, o acido acetico, etc.

A fabrica cuja inauguração teve logar no dia 9 do corrente contém uma secção que se destina exclusivamente a destilar, pelos processos mais aperfeiçoados, a resina de pinheiro, fabricando em grande escala o agua-raz e pez de diversas especies, para o que é necessaria a existencia em materia prima (gema) de um

"stock" cujo valor actualmente se pode calcular em 5.000 contos.

Mas, o que maior surpreza causou aos que assistiram à inauguração foram os maquinismos destinados a destilação da madeira, que é, depois de seca, previamente serrada em pequenos fragmentos, industria inteiramente nova em Portugal e que representa uma iniciativa que muito honra os iniciadores e actuaes dirigentes da Companhia Industrial de Resinas e Productos Químicos com sede em Lisboa, Rua do Caes de Santarem, 32-2.º, os quaes de uma forma tão arrojada quanto patriotica conseguiram levar a cabo tão util emprehendimento, tanto mais que se trata de uma industria que só utiliza como materia prima a madeira de pinho muito abundante no paiz.

Para a inauguração da fabrica que, como dissemos teve logar em 9 do corrente, foram pela direcção da referida Companhia dirigidos convites a várias entidades, tendo comparecido, alem de alguns acionistas, o Snr. ministro do Commercio, o Sr. Jorge Nunes representando o Sr. ministro da Agricultura e, entre os varios representantes da imprensa da capital, o nosso colaborador, Francisco da Silva Martins, por parte da *Gazeta*.

A viagem realizou-se no comboio rapido que parte de Lisboa-R ás 8-30 horas, tendo nelle seguido tambem os directores da Companhia proprietaria da fabrica, Snr.º Manoel Joaquim Botica Junior e Augusto Tavares, bem como os membros do conselho fiscal Snr.º Dr.º Mendes Cid e Jacinto Simões. O Snr. Ministro do Commercio, que estava em Coimbra, tomou ali o comboio.

Na estação de Pampilhosa eram os visitantes aguardados pelo Snr. Julio Martins, ilustre director-delegado da referida Companhia, que os desempenhou imediatamente até ao edificio da fabrica, situada junto ao recinto da estação e em frente do qual se destaca nma enorme chaminé construida em tijolo com 42 metros de altura.

Guiados pelo Snr. Julio Martins que prestava todas as explicações, os visitantes examinaram as diversas secções da fabrica, tendo a respectiva laboração começado quando o Snr. ministro do Commercio, depois de receber para isso convite, premiu a alavanca que pôz em movimento o respectivo motor, no meio do maior silencio dos circunstantes que assistiram ao acto de cabeça descoberta.

Todos ficaram admiravelmente impressionados com o que presenciaram, devendo notar que a enorme caldeira que já então se encontrava acesa apenas necessita, para funcionar, que nela introduzam algumas aparas de madeira em chamas e, de quando em quando algumas, achas, porque a laboração desta importante e interessantissima fabrica representa a ultimia palavra na economia, atendendo a que queima a madeira a uma temperatura de 600.º produzida pelos proprios gazes que dela dimanam.

E' tarefa difficult descrever promenorisadamente, sem mais demoradas visitas ao estabelecimento e minuciosas explicações dos technicos, as complicadas engrenagens e instalações desde os altos fornos onde se destila a madeira e depositos onde são lançados os sub-productos, como o alcatrão, a terebentina, o acetato e o alcool metilico, até aos numerosos tubos, depositos e motores que interessam no seu aperfeiçoamento, tanto mais que o espaço de que dispomos não nos permite serviço mais extensos.

Entretanto, da nossa visita resultou a convicção de que se trata de uma industria importantissima, baseada em processos modernos eminentemente scientificos, do qual muito ha a esperar para o ressurgimento economico do paiz. Basta dizer que do acetato de cal,

produto caro, muito apreciado no estrangeiro para fins industriais, e representa por isso ouro de lei, a fabrica em questão deve produzir 250 toneladas por anno, devendo, com os demais sub-productos, a sua producção no total ir alem de 6.000 toneladas por anno.

Depois da visita à fabrica reuniram-se os visitantes na sala do laboratorio, a fim de escreverem as suas impressões, tendo o Snr. ministro do Commercio o seguinte :

"E com iniciativas como esta, que honram os que as teem, que conseguiremos o ressurgimento do nosso Portugal—Pedro Pitta."

Em seguida reuniram-se os visitantes no bufete da estação onde lhes foi servido um abundante copo de agua e onde compareceu tambem o quimico da fabrica, engenheiro alemão Snr. Kunze e demais pessoal superior. Depois de terem falado os Snr.ºs Jorge Nunes, ministro do Commercio e Julio Martins, foram trocados entusiasticos brindes entre afirmações patrióticas e de prosseguimento nas grandes iniciativas desta natureza, pois só com o trabalho executado com inteligencia e fé nos destinos da patria, poderemos sem receio caminhar para melhores dias.

E assim terminou tão agradavel quanto simpatica festa, fazendo a *Gazeta* votos pelo desenvolvimento e prosperidades da nova industria.



## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 863)

§ 1. Os requerimentos para admissão serão escritos em papel selado, entregues no Serviço de Material e Tracção e escriturados num livro destinado a esse fim.

§ 2. São condições de admissão :

1. Idade não inferior a doze anos e não superior a dezóito;
2. Aptidão física para o serviço de operário e que não possua enfermidade que o impeça de trabalhar;
3. Ter aprovação em exame de instrução primária do 1.º grau.

§ 3. Após quatro anos de aprendizagem os aprendizes serão submetidos a um exame de provas teóricas e, ficando aprovados, píssam a vencer \$70. A partir dos dezóito anos de idade e após seis anos de aprendizagem, o aprendiz pode requerer um exame para apreciação das suas aptidões profissionais como habilitação para artífice ou ajudante. Se os resultados desse exame são satisfatórios, o aprendiz é desde logo equiparado aos artífices ou ajudantes, em caso contrário poderá, por deliberação do chefe do serviço, continuar como aprendiz ou ser despedido.

§ 4. Os exames para provas teóricas dos aprendizes constarão :

1. Caligrafia—demonstrar que possuem clara e nítida caligrafia;
2. Língua portuguesa—escrever correctamente um ditado, redigir uma nota com observância das regras gramaticais;
3. Aritmética—praticar as quatro operações elementares com números inteiros e decimais, resolver problemas de proporções, cálculo de áreas e volumes, converter medidas estrangeiras em nacionais e vice-versa.

§ 5. As provas práticas constarão de execução de um artefacto, para cuja execução não poderá arbitrar-se um tempo inferior a dois dias nem superior a quatro.

§ 6. O júri para estas provas será composto pelo chefe ou sub-chefe de serviço, chefe de secção técnica e de estudos e inspetor das oficinas.

Art. 191. Os lugares de serventes das oficinas serão preenchidos pelos eventuais ou por individuos estranhos ao serviço dos caminhos de ferro, sendo preferidos os que tenham servido no exército com bom comportamento, e que satisfaçam as condições do art. 79.

Art. 192. Os lugares de guardas de dia e de noite das oficinas, serão preenchidos pelos serventes que saibam ler e escrever, atendendo á competência e antiguidade.

Art. 193. Os lugares de capatazes de serventes serão preenchidos por escolha entre os serventes, atendendo-se á competência e antiguidade.

Art. 194. Os operários dividem-se em operários artífices e operários.

§ 1. Os operários artífices dividir-se-hão em quatro classes: artífices principais e artífices de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe.

Os restantes operários dividir-se-hão em duas classes : 1.ª e 2.ª.

§ 2. São considerados operários artífices : os ferramenteiros, maquinistas, ferreiros, serralheiros, torneiros, frezadores, limadores, furadores, atarrachadores, forjadores, torneiros de rodas, caldeireiros, fundidores, tanoeiros, carpinteiros, aplaniadores, serradores, funileiros, soldadores, revisores de balancas, estofadores, pintores, pedreiros, revisores de bombas, polidores, macheiros, forneiros de fundição e calafates.

Art. 195. As promoções ás diferentes classes de operários e aprendizes serão feitas atendendo á competência e antiguidade.

Art. 196. Os lugares de fogueiros das oficinas e dos guindastes, limadores de serras, torneiro de rodas, furadores, atarrachadores, serradores, rebarbadores, malhadores, forjadores de porcas e parafusos, montadores de rodas, ajudantes de pintores, ajudantes de caldeiraro, aplaniadores de ferro e madeira, montador de correias, macheiros e forneiros de fundição, preparador de filtros, serventes da central elétrica e conductores de charriots eléctricos, poderão ser preenchidos pelos serventes do quadro, ou na sua falta por eventuais, que manifestem especiais aptidões para o desempenho d'estes cargos, tendo em atenção a sua antiguidade e competência.

Art. 197. Os lugares de mestres serão preenchidos por concurso de provas práticas entre os operários da oficina ou secção em que se dê a vaga, que tenham pelo menos dez anos de serviço e os respectivos contramestres.

Art. 198. Os lugares de contramestres serão preenchidos por concurso de provas práticas entre os operários, nas condições do artigo anterior.

Art. 199. Os lugares de maquinistas e fogueiros da oficina de creosotagem serão preenchidos por maquinistas ou fogueiros dos Caminhos de Ferro do Estado que, pela sua constituição física, não possam desempenhar serviços violentos, ou, na sua falta, os maquinistas por serralheiros do quadro e os fogueiros por agentes, de preferência do Serviço de Via e Obras, que satisfaçam ás condições necessárias para o desempenho d'esse cargo.

Art. 200. Os lugares de mestres de serralheiros (encarregados da oficina de obras metálicas) e revisores de pontos serão preenchidos por concurso entre os serralheiros das Oficinas Gerais e os do Serviço de Via e Obras.

Art. 201. Os lugares de encarregados da oficina de enceradas serão preenchidos por empregados que reúnam as necessárias condições para o desempenho d'esse lugar.

Art. 202. Os lugares de operários da oficina de encerados serão de preferência desempenhados por mulheres, devendo na sua escolha ter-se em atenção o disposto no artigo 235.

Art. 203. Os lugares de chefe das oficinas de reparação de aparelhos telegráficos serão preenchidos por concurso entre os mecânicos principais e de 1.ª classe e os relojoeiros.

Art. 204. As nomeações e promoções do pessoal das oficinas privativas do Serviço de Via e Obras e das oficinas da Imprensa dos Caminhos de Ferro do Estado serão reguladas em harmonia com o disposto para o pessoal das Oficinas Gerais, na parte que lhe fôr aplicável.

§ único. Para a admissão como aprendizes das oficinas da imprensa deverão os candidatos mostrar que possuem as habilitações legais exigidas para a admissão na Imprensa Nacional de Lisboa.

Art. 205. Os lugares de fabricantes de bilhetes serão preenchidos pelos respectivos ajudantes.

Art. 206. Os lugares de ajudantes de fabricantes de bilhetes serão preenchidos, sob proposta do chefe de serviço, por individuos competentes, sendo motivo de preferência os bons serviços prestados na fábrica de bilhetes ou na Imprensa dos Caminhos de Ferro do Estado.

### Pessoal fluvial

Art. 207. O lugar de encarregado do serviço fluvial será preenchido por concurso entre os maquinistas e mestres de vapores e rebocadores. Quando não haja concorrentes ou nenhum deles tenha merecido classificação no concurso, poderá ser contratado para o desempenho do referido cargo qualquer individuo estranho ao caminho de ferro que exerça a profissão de oficial da armada ou da marinha mercante nacional, sendo motivo de

preferência os bons serviços prestados ao país e as melhores habilitações literárias.

Art. 208. A admissão no quadro do pessoal fluvial será feita pelos lugares de marinheiros de 2.ª classe, fogueiros de 2.ª classe e guardas de câmara.

Art. 209. Os lugares de marinheiros serão preenchidos:

1.º Os de 1.ª classe pelos de 2.ª classe, tendo em atenção as suas aptidões e antiguidade;

2.º Os de 2.ª classe pelos indivíduos que os requeiram e satisfaçam as condições dos n.ºs 1.º a 5.º do artigo 79.º, sendo condições de preferência o ter servido na armada ou no exército com bom comportamento.

Art. 210. Os lugares de arrais serão preenchidos pelos marinheiros de 2.ª classe que possuam carta de arrais, tendo em atenção as suas aptidões e antiguidade e sendo motivo de preferência os bons antecedentes do serviço.

Art. 211. Os lugares de mestres de rebocadores serão preenchidos por concurso de provas práticas entre os arrais e marinheiros do quadro, diplomados com a respectiva carta passada pela capitania do Porto de Lisboa.

Art. 212. Os lugares de mestres de vapores serão preenchidos por antiguidades pelos mestres de rebocadores, tendo em atenção as suas aptidões e competência.

Art. 213. Os lugares de fogueiros de 1.ª e 2.ª classe serão preenchidos nos termos do artigo 184.

Art. 214. Os lugares de maquinistas de rebocadores serão preenchidos por concurso entre os fogueiros da via fluvial e os serralheiros do quadro das oficinas que reúnam aptidões devidamente comprovadas.

Art. 215. Os lugares de maquinistas de vapores serão preenchidos por antiguidade pelos maquinistas de rebocadores, tendo em atenção as suas aptidões e competência.

Art. 216. O lugar de maquinista-chefe da via fluvial será preenchido por escolha entre os maquinistas dos vapores, tendo em atenção a sua antiguidade e as aptidões e competência manifestadas.

Art. 217. Os lugares de guardas da câmara serão preenchidos de preferência pelas viúvas e órfãs dos empregados do Serviço Fluvial ou pelas mulheres ou filhas dos mesmos empregados.

#### Pessoal de Armazens e Depósitos

Art. 218. Os lugares de fiéis de bilhetes serão preenchidos por concurso entre os fabricantes de bilhetes, fiéis de depósito e fiéis de estação.

Art. 219. Os lugares de fiéis de Armazens de Aprovisionamentos serão preenchidos pelos ajudantes de fiéis.

Art. 220. Os lugares de ajudantes de fiéis dos Armazens serão preenchidos por concursos entre capatazes dos Armazens, fiéis de balança, conferentes, apontadores, guardas e serventes com mais de três anos de serviço que mereçam confiança e satisfaçam as condições do artigo 79.º, sendo preferidos os empregados do serviço.

Art. 221. Os lugares de fiéis de escotagem serão preenchidos por escolha entre o pessoal do serviço de via e obras.

Art. 222. Os lugares de fiéis do depósito geral de impressos serão preenchidos pelos ajudantes de fiéis.

Art. 223. Os lugares de guardas de depósitos serão preenchidos pelos serventes do respectivo serviço que mereçam confiança.

Art. 224. Os lugares de ajudantes do fiel do depósito geral de impressos serão preenchidos por escolha entre os serventes do respectivo serviço.

Art. 225. Os lugares de fiéis de depósito serão preenchidos por antiguidade pelos respectivos ajudantes.

Art. 226. Os lugares de ajudantes de fiéis de depósito de oficinas, de via, ou da Inspecção de Pequeno Material, serão preenchidos por concurso entre o pessoal do respectivo Serviço, que satisfaça às condições do artigo 79.º, que tenham pelo menos três anos de serviço e que mereçam confiança.

Art. 227. Os lugares de serventes dos depósitos e de guardas de carvão serão preenchidos por quaisquer agentes ou por indivíduos estranhos ao caminho de ferro, que satisfaçam às condições dos n.ºs 1.º a 5.º do artigo 79.º e saibam ler, escrever e contar.

Art. 228. Os lugares de serventes dos Armazéns do Serviço de Aprovisionamentos serão preenchidos pelos guardas do respectivo Serviço que mereçam confiança e possuam as necessárias aptidões.

Art. 229. Os lugares de capatazea serão preenchidos por escolha entre os serventes e guardas, atendendo à competência e antiguidade.

#### Pessoal sanitário

Art. 230. Os lugares de enfermeiros ajudantes serão preenchidos por concurso por indivíduos que satisfaçam às condições do artigo 79.º e estejam habilitados com o respectivo curso ou que provem ter desempenhado com reconhecida aptidão o lugar de enfermeiro em hospitais civis ou militares e demonstrem prà-

ticamente tanto uns como outros, conhecer a técnica de desinfecção e generalidades sobre a sua aplicação.

Art. 231. Os lugares de enfermeiros serão preenchidos por concurso pelos enfermeiros ajudantes, ou na falta destes pela forma designada no artigo anterior.

#### L - Pessoal diverso

Art. 232. Os lugares de encarregados de encarregados serão preenchidos por agentes do Serviço de Movimento que reúnam as necessárias condições para o seu desempenho.

Art. 233. Os lugares de chefes de guardas-fios serão preenchidos por concurso entre os guardas-fios.

Art. 234. Os lugares de guardas-fios serão preenchidos por agentes com mais de quatro anos de serviço, que saibam ler, escrever e contar e provem ter conhecimentos dos trabalhos de reparação e montagem de linhas telegráficas e telefónicas.

Art. 235. Os lugares de telefonistas serão preenchidos por mulheres com mais de quinze anos de idade, tendo preferência pela respectiva ordem as viúvas, filhas, irmãs e espóusas dos empregados.

§ único. Em igualdade de condições serão sempre preferidas em especial as que vivam em precárias circunstâncias ou com maiores encargos de família.

Art. 236. O lugar de ajudante de analista será preenchido sob proposta do chefe do respectivo Serviço por indivíduo habilitado com um curso da especialidade ou que prove ter desempenhado os serviços de analista com aptidão em laboratórios de análises químicas e demonstre praticamente a sua competência.

#### CAPITULO III

#### Situações, doenças, licenças e faltas do pessoal

Art. 237. As situações dos empregados efectivos dos Caminhos de Ferro do Estado são as seguintes:

- 1.º Actividade;
- 2.º Licenciado;
- 3.º Inactividade;
- 4.º Disponibilidade.

Art. 238. Considera-se na situação de actividade:

- a) O empregado no exercício das funções do seu cargo;
- b) O empregado doente por período não superior a 365 dias, ou além deste espaço de tempo quando por doença resultante do serviço;
- c) O empregado prestando serviço militar;
- d) O empregado no gozo de algumas das licenças dos n.ºs 1.º e 2.º do artigo 252.

Art. 239. Considera-se na situação de licenciado o empregado a quem tenha sido concedida licença nos termos do n.º 3.º do artigo 252.

Art. 240. Considera-se na situação de inactividade o empregado doente por mais de 365 dias, quando não seja por doença resultante de serviço.

Art. 241. Considera-se na situação de disponibilidade o empregado que regressa ao da situação de licenciado ou de inactividade espere vaga para reentrar no respectivo quadro.

Art. 242. A passagem do empregado à situação de licenciado ou de inactividade determina a abertura da vaga no respectivo quadro.

Art. 243. Os empregados na situação de disponibilidade entrarão no quadro à medida que se derem as primeiras vagas correspondentes à sua categoria e classe por ordem de antiguidade na situação de disponibilidade e irão ocupar no quadro a altura que lhes competir, tendo em vista o tempo de serviço efectivo na sua classe.

Art. 244. Consideram-se doentes os empregados cuja doença tenha sido constatada nos termos das disposições regulamentares do serviço de saúde.

Art. 245. Têm direito ao abono de vencimento por inteiro todos os empregados que estejam em tratamento de doença resultante de qualquer acidente sobrevindo no exercício das suas funções, enquanto não tiverem alta concedida pelo serviço de saúde ou não tiverem sido dados por incapazes para o serviço pela junta médica.

Art. 246. Em caso de doença devidamente verificada pelo Serviço de Saúde que não seja resultante do serviço nem motivada por embriaguez, todos os empregados têm direito:

1.º Ao abono do vencimento por inteiro a partir do quinto dia de cada interrupção do serviço e por um período não superior a noventa dias;

2.º Ao abono de metade dos seus vencimentos durante um igual período de noventa dias, a partir do precedente.

§ único. Os directores poderão autorizar o pagamento por inteiro dos primeiros quatro dias de doença mediante informação devidamente justificada do chefe do Serviço de Saúde, com parecer favorável do chefe de Serviço a que o empregado pertença.

Art. 247. Na duração dos períodos citados no artigo anterior, contados a partir da data da parte do doente do empregado serão deduzidos os dias de doença que lhe tenham sido abona-

dos inteira ou parcialmente no período de doze meses anterior á referida data.

Art. 248. Os celibetarios internados em hospitais ou santicórios a expensas da Administração, e que não tenham a seu cargo nem ascendentes nem filhos naturais reconhecidos, não têm direito senão a metade dos abonos consignados no artigo 246.

Art. 249. Ao pessoal jornaleiro eventual é apenas concedido o abono nas doenças motivadas por acidente no trabalho.

§ único. Para os efeitos d'este artigo considera-se acidente no trabalho o definido no artigo 2.º do decreto de 24 de Julho de 1913.

Art. 250.º Os empregados que alegarem doença que não seja comprovada pelo Serviço de Saúde, ou que não cumpram as prescrições d'este Serviço, perderão o direito aos abonos respectivos, independentemente das penas disciplinares em que incorrerem.

Art. 251.º Aos empregados com mais de dez anos de serviço, cuja pensão de reforma for inferior a 30\$ mensais e que sofram de doença incurável que os impossibilite de prestar qualquer serviço, a Administração Geral poderá arbitrar um subsídio extraordinário da quantia necessária para perfazer aquela importância.

Art. 252. Aos empregados efectivos na situação de actividade podem ser concedidas as seguintes licenças:

1. Licença com vencimento até vinte dias consecutivos ou interpolados em cada ano económico. Esta licença só pode ser concedida aos empregados que pelos seus antecedentes a mereçam e é de competência dos directores, sob informação do respectivo chefe do serviço.

2. Licença sem vencimento até noventa dias consecutivos ou interpolados em cada ano económico. Esta licença só poderá ser concedida quando o serviço o permita e é da competência do chefe do serviço até quinze dias, e dos directores além desse período;

3. Licença sem vencimento por período superior a noventa dias e inferior a três anos. Esta licença sómente é concedida quando o serviço o permita e o empregado tenha, pelo menos, cinco anos de serviço efectivo e é da competência da Administração Geral. O licenciamento concedido nos termos d'este número poderá ser renovado por decisão especial da Administração Geral.

§ 1.º A licença a que se refere o n.º 1.º d'este artigo será concedida tendo em atenção as conveniências dos empregados na medida em que forem compatíveis com as exigências do serviço.

§ 2.º Quando por virtude das necessidades do serviço estas licenças não possam ser gozadas no decorrer do exercício em que foram concedidas, deverão ser gozadas no primeiro trimestre do exercício seguinte.

Art. 253. Constituem faltas não justificadas:

1. A não comparecência ao serviço à hora marcada ou regulamentar, sem prévia licença, ou sem justificação da ausência perante o chefe imediato;

2. A ausência do serviço sem licença durante as horas regulamentares.

§ único. Consideram-se justificadas as faltas até três dias, dadas por motivo de falecimento de pais, irmãos, mulher e filhos, e de um dia para os restantes parentes.

Art. 254. Os empregados na situação de licenciados, inactividade, disponibilidade, ou de falta não justificada, não tem direito a vencimento algum.

(Continua)



### Sobretaxa sobre as tarifas hespanholas.

Foi prorrogado até o fim do corrente anno o prazo para a cobrança da sobretaxa de 15% sobre as tarifas dos caminhos de ferro hespanhóis, estabelecida por decreto de 25 de Dezembro de 1918.

**Apeadeiro de Cadreita** — No dia 21 do mês passado foi aberto ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade o apeadeiro de Cadreita situado entre as estações de Castejon e Milagre da linha de Zaragoza a Alsasua pertencente á Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha.

**Despacho central de Almeria.** — A Companhia dos Andaluzes estabeleceu em Almeria um despacho central destinado ao serviço de camionagem entre a estação de caminho de ferro e o mesmo despacho e para entrega ao domicílio de bagagens e mercadorias em grande velocidade, mediante taxas fixadas n'uma tarifa especial.

**Caminhos de ferro austriacos.** — O governo austriaco resolveu passar para a industria particular a rede ferroviaria que estava sendo explorada pelo Estado. Desde o dia 1 de Outubro ultimo a Companhia formada expressamente para esse fim com a denominação de "Caminhos de Ferro Federaes Austriacos" começou a explorar todas as linhas, o que deve representar um importante alivio para o orçamento do Estado, pois que as linhas ferreas estavam dando um enorme *deficit*, e uma importante melhoria nos serviços ferro-viários, cuja administração a cargo do Estado em toda a parte tem provado mal.

**Caminhos de ferro inglezes.** — O Tribunal criado em Inglaterra em 1921 com o fim de se pronunciar sobre a fusão de diversas empresas de caminhos de ferro concluiu nos fins do mês de Setembro a sua não pouco espinhosa missão, pois que, se para se chegar a um acordo entre a *Midland & South Western*, e a *Brighton & Dyke* não houve grandes dificuldades a vencer, outro tanto não sucedeu com a fusão da *Mid Suffolk* e a *Leek & Manifold* sobre que bastantes complicações se levantaram.

A fusão das citadas companhias que se encontravam insolventes, representa não só a salvação dos capitais dos seus accionistas, como um grande beneficio para o publico que fica com os serviços ferro-viários mais ampliados.

— Algumas companhias inglezas entre as quais a *Great Western Railway* vão proceder a importantes melhoramentos nas suas linhas, substituindo grande parte das vias e do material circulante.

Será feita a renovação de 560 milhas de via para o que serão necessários carris de aço cujo peso atinge 34.000 toneladas; e 260 milhas de travessas.

A despesa a efectuar com essa grandiosa obra está orçada em quatro milhões de libras.

Também as linhas inglezas vão proceder á reparação de grande numero de locomotivas, carruagens e vagões, bem como á aquisição de muito desse material circulante novo cujo custo está calculado em 2.269.700 libras esterlinas.

Espera-se que todos esses grandes melhoramentos se concluam dentro de dois anos.

## VIAGENS E TRANSPORTES

MINIMO de peso dos volumes aceitos a despacho em apeadeiros e estações de serviço reduzido

A partir de hontem foi elevado a 200 kilogrammas o mínimo de 100 kilogrammas de peso indivisível estabelecido para os volumes expedidos de ou para certos apeadeiros e estações de serviço reduzido a que se referem as notas 4, 5, 6, 12 e 28, do Aviso ao Pùblico A n.º 53 da Companhia Portugueza.

Esta medida representa mais um melhoramento nos serviços da C. P. de bastante utilidade para o publico que se utilisa dos apeadeiros e estações em que o serviço é restrito.

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

## Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas de 30 de Junho de 1923.

(Continuação do n.º 863)

Resultado da Exploração em 1922

### Na Rede Própria

O resultado geral do exercício de 1922, foi:

Recitas do tráfego... . . . .

Garantias de juro... . . . .

Receitas fora do tráfego... . . . .

Despesas d'Exploração... . . . .

Impostos em Portugal... . . . .

Saldo credor da "Conta Geral da Exploração" . . . . .

### Caixas de Rendas Sustitutivas

## Liquidação do exercício de 1922

Deduzindo:

Despesas com:

Novas construções, trabalhos complementares e outros... . . . .

Material circulante... . . . .

Mobilia, utensílios e ferramentas... . . . .

Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã) . . . . .

Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas

Adéantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais... . . . .

Subvenção á Caixa de Socorros... . . . .

Díta á Caixa de Reformas e Pensões... . . . .

Impostos pagos ao Fisco Francez, sobre obrigações de 2.º grau, relativamente ao exercício de 1921, os quais não podem ser deduzidos aos portadores dos respectivos coupons, em virtude de não se poder dar cumprimento ás alíneas e) e f) do § 1.º do Art.º 61.º dos Estatutos... . . . .

Encargo segundo o Art.º 61.º dos Estatutos:

Alinea a) - Juros das obrigações privilegiadas de 1.º grau... . . . .

b) 1.º grau, n.este Exercício  
Dita acelerada, idem... . . . .

c) - Reserva especial (completa)... . . . .

d) Amortização ordinaria das obrigações privilegiadas de 2.º grau, n.este Exercício  
Dita acelerada, idem... . . . .

Saldo devedor da conta "Ganhos e Perdas" no exercício de 1922

Juntando:

Saldo devedor da conta "Ganhos e Perdas" relativos aos anos de

1919... . . . .

1920... . . . .

1921... . . . .

Total do saldo devedor da conta "Ganhos e Perdas" em 31 de Dezembro de 1922... . . . .

O Parecer do Conselho Fiscal seguirá no próximo numero, em virtude da falta de espaço.

# Os caminhos de ferro hespanhoes

eo

## Directorio militar

Prosseguindo no seu intento de encontrar a melhor solução para a regulamentação dos caminhos de ferro, o Directorio fez publicar recentemente uma *Real orden* pela qual é creada uma Repartição especial que funcionará annexa e dependente do Conselho Superior Ferroviário, com o fim de estudar uma reforma de tarifas de caminhos de ferro.

Essa repartição, n'um prazo que não excederá vinte dias, contados da data de sua constituição, estudará e apresentará conclusões sobre os seguintes pontos:

1.º—Na hypothese que se reconheça imprescindível o aumento das Tarifas, qual será mais conveniente, um coeficiente de aumento geral ou varios coeficientes aplicaveis a cada empreza ou a grupos de emprezas. Os menores coeficientes de aumento devem ser para as mercadorias de primeira necessidade e para bilhetes de passageiros de 3.ª classe.

2.º—Na mesma hypothese, estudo especial com relação ao que acima se estabelece, sobre as emprezas ferro-viarias nos diferentes casos especiaes que devam distinguir-se, propondo as medidas directas ou indirectas para compensar o aumento de tarifas.

3.º—Medidas que devem applicar-se imediatamente para evitar ou diminuir os aumentos de tarifas, como supressão de passes e bilhetes de favor, respeitando-se só os de serviço; seguros de mercadorias e de vida dos passageiros, etc.

4.º—Melhoramentos imediatos nos serviços relacionados com a exploração ferro-viaria comercial, sem aumentos de percepções a favor das emprezas; modificações nas instalações e material circulante, prazos de transporte, etc., etc. Sem prazo fixado para a conclusão dos trabalhos a mesma Repartição deve apresentar um estudo sobre os dois pontos seguintes:

a) Reorganização geral das tarifas ferroviarias dentro do criterio da homogeneidade que comprehendo os multiplos interesses affectos aos transportes.

b) As modificações que julgue mais convenientes introduzir nos serviços de caminhos de ferro relacionados com a exploração comercial em geral.

Com os elementos de informação colhidos pelo inquerito publico decretado em Outubro e já encerrado, com a consulta que segundo uma nota oficiosa o Directorio vae fazer a certas entidades de relêvo que se tem dedicado ao estudo do problema ferro-viario, e aos representantes das emprezas que serão chamados a fazer os seus depoimentos, e ainda com os resultados obtidos pelo exame feito ás escriptas das emprezas pela commissão para esse fim nomeada, cremos que o Conselho Superior de Caminhos de ferro e o governo devem ficar habilitados a proceder, com segurança, a uma reforma dos serviços dos caminhos de ferro.

Oxalá que dentro em pouco tempo o paiz vizinho veja regularizada a contento das emprezas e do publico, a situação dos seus caminhos de ferro, o maior passo a dar para o desafogo da economia geral.

A nós não pode ser indiferente a normalização completa da situação dos caminhos de ferro hespanhoes por quanto d'elle dependemos tambem pa'a o restabelecimento de tarifas directas combinadas com as companhias do paiz vizinho com as quaes as tinhamos antes da guerra.

A falta de tarifas directas combinadas com as linhas hespanholas tem afectado muito o tráfego entre as duas nações, e em especial o tráfego de transito pelo porto de Lisboa.

Tambem nos parece que, logo que a solução hespanhola esteja encontrada, facil será o restabelecimento das tarifas entre Portugal e França em transito por Hespanha para transportes de mercadorias em pequena velocidade, cuja falta bastante se tem feito sentir.

\* \* \*

Ao que parece, excede a expectativa o resultado do inquerito decretado pelo Directorio Militar. Foram apresentados 269 projectos, sendo natural que dentro tantos, alguma coisa de aproveitável haverá.

Segundo menos pela impressão hespanhola, o Directorio está muito esperançado em encontrar a solução definitiva desejada.

Pela Presidencia do Directorio foi dada á imprensa a seguinte nota:

“Encerrado já o prazo de admissão de propostas para a solução do problema ferro-viario a cargo da correspondente secção do Directorio, o resultado da informação publica foi um successo, tendo-se apresentado duzentos e sessenta e nove projectos que pela quantidade e qualidade demonstram um esforço considerável e a extraordinaria confiança que inspira ao paiz a accão do governo actual.”

\* \* \*

Em data de 10 do mez passado o Directorio Militar fez publicar uma *Real orden* anulando os passes de livre circulação nos caminhos de ferro concedidos a funcionários do Estado.

Ficam exceptuados apenas os pertencentes ao pessoal das Divisões de Caminhos de ferro do Ministerio do Fomento e os concedidos a certos funcionários que por razões de serviço ou em virtude de convenios com as Companhias se justifiquem, os quaes não poderão fazer uso dos seus passes senão em viagens por motivo de serviço.

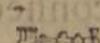
A aceitação por parte de um funcionario publico de passes de livre circulação em caminhos de ferro ou *tramways* será punida severamente nos termos do artigo 401 do Código Penal.

Como medida de moralidade não pode deixar de merecer os aplausos de todos os hespanhoes, com excepção, é claro, dos que se vêem privados de passear de graça nos comboios ou nos *tramvias*.

E se por cá se fizesse o mesmo?

As Emprezas exultarão de contentamento, estamos certos, não são tão poucos os passes que elles se vêem coagidos a conceder a umas bem boas centenas de funcionários do Estado.

Alem do lado moral, que é o mais importante, tal medida representaria uma economia para as emprezas de caminhos de ferro, que, na epocha de crise que estão atravessando, não é para desprezar.



## TRAFEGO DIRECTO ENTRE A ALLEMANHA E A RUSSIA

Segundo referem alguns jornaes allemaes, entre as direcções dos Caminhos de Ferro Lethonia e da Lithuania foram estabelecidos accordos especiaes para o restabelecimento do tráfego directo entre a Russia e a Allemanha, as quaes devem começar a surtir effeito ainda no mez corrente.

## Conferencia internacional sobre formalidades aduaneiras

As formalidades exigidas pelas alfandegas dos diversos paizes á passagem nas fronteiras, dos passageiros e das mercadorias são objecto de continuas preocupações não só do comercio como tambem das empresas dos caminhos de ferro, porque embaraçam fortemente o trafego internacional com as demoras que muitas vezes causam á marcha dos comboios, incompatíveis aos passageiros que até por vezes se sentem vexados quando, como em paizes como o nosso, as exigencias aduaneiras descem a uma minuciosidade demasiada.

Nas relações entre paizes em que as linhas são de bitolas diferentes ainda a acção aduaneira mais se acentua, devido á circunstancia dos trasbordos forçados das remessas.

Da forma de se simplificarem quanto possivel essas formalidades a fim do trafego internacional se praticar com um certo desafogo, tomou a Sociedade das Nações o encargo de proceder ao estudo conveniente, para o que fez convocar uma conferência entre todos os Estados Membros da mesma Sociedade, a qual se efectuou em Genebra nos dias 15 de Outubro a 2 de Novembro deste anno.

O resultado final dessa conferência foi o «Convenio internacional para a simplificação das formalidades aduaneiras», o qual contem um preambulo recordando o principio equitativo do comercio, previsto na convenção internacional, e trinta artigos cuja sumula se acha especificada nos enunciados que seguem:

I — Abolição das formalidades aduaneiras excessivas, inuteis e arbitrárias; tratamento equitativo de todos os estados contractantes. — Os estados contractantes comprometem-se a não entorpecer as suas relações comerciais com formalidades aduaneiras ou similares que sejam excessivas, inuteis ou arbitrárias. Procurarão por medidas legislativas ou administrativas adequadas, a revisão das disposições aduaneiras em vigor, assim de as simplificar e adopta-las ás necessidades das relações comerciaes internacionaes, evitando todo e qualquer obstaculo que não seja indispensavel á protecção dos interesses essenciaes do paiz.

Os Estados obrigam-se a observar strictamente os princípios do tratamento equitativo no que respeita aos regulamentos, e prohibem-se, nesta materia, qualquer excepção injusta contra o comercio de um Estado contractante.

II — Reducção das proibições e restricções de importações e exportações. — As proibições e restricções de importações ou de exportações devem ser reduzidas ao minimo. Se num Estado o comercio se deve prover de licenças especiaes para a exportação e importação, as condições a satisfazer e formalidades a cumprir devem ser do conhecimento publico.

A forma de obter essas licenças deve ser tão simples e tão estavel quanto possivel. O exame das petições deverá efectuar-se com a maior presteza e o sistema de expedição das auctorizações deverá ser estabelecido de forma que não torne impossivel o trafego.

III — Obrigação de cada Estado contractante de publicar os seus regulamentos aduaneiros e similares assim como as suas tarifas. Facilidades para tornar accessíveis essas publicações aos interessados. — Os Estados ficam obrigados a publicar os seus regulamentos sobre formalidades aduaneiros e similares para que os interessados possam deles ter conhecimento e

para evitar o prejuizo que podia resultar de aplicação de formalidades desconhecidas.

A mesma obrigaçao é imposta ao Estado no que respeita ás tarifas aduaneiras e qualquer outro direito a perceber pelas auctoridades aduaneiras (direitos accessorios, taxas de consumo, de circulação, manipulação, etc).

O Convenio impõe a cada Estado a obrigaçao de comunicar aos representantes diplomaticos de cada um dos Estados contractantes, ou a qualquer outra pessoa designada para esse efeito, as publicações relativas a formalidades aduaneiras bem como as tarifas. Essas mesmas publicações devem ser enviadas á Secretaria da Sociedade das Nações e á Repartição internacional para a publicação das tarifas aduaneiras, estabelecida em Bruxelas.

IV — Recursos contra as decisões arbitrárias e injustas das Administrações. — Os Estados comprometem-se a tomar todas as medidas apropriadas para impedir a aplicação arbitrária ou injusta das suas leis e regulamentos sobre matéria aduaneira, e devem assegurar a possibilidade de um recurso ás pessoas que tenham sido prejudicadas.

V — Facilidades technicos para o comercio internacional. — O Convenio contem disposições de ordem technica que facilitam a passagem pelas fronteiras dos mostruários ou modelos, assim como dos objectos destinados a figurar em exposições, dos objectos de experiência ou demonstração, de catalogos etc. Prevê alem disso, facilidades e simplificações de ordem caixeiros viajantes, bilhetes de identidade, etc. etc.

Os certificados de origem são tambem objecto de um grande artigo, o qual contam prescripções tendentes a simplificar e tornar equitativo o processo e formalidades para a expedição e reconhecimento dos certificados; e impõe aos Estados a obrigaçao de «limitar quanto possivel os casos em que esses certificados tenham de ser exigidos.»

Os Estados devem tambem esforçar-se por concluir acordos para reconhecerem, na medida do possivel, os certificados espedidos por um Estado exportador no que respeita a composição, grau de pureza, qualidade estado sanitário das mercadorias (certificados de analises, etc) evitando assim um segundo exame no paiz importador.

VI — Simplificação e unificação das formalidades e processos de despacho aduaneiro, revista de bagagens, regime de mercadorias em deposito etc. — Para diminuir o trabalho nas delegações aduaneiras nas fronteiras e abreviar o despacho, o Convenio recomenda o encaminhamento directo e sem visita da alfandega na fronteira, das bagagens e mercadorias desde a procedencia no estrangeiro até uma casa de despacho em territorio do Estado importador, estando para isso essa devidamente auctorizada.

O Convenio formula ainda uma serie de recomendações praticas para simplificar e tornar mais equitativas e uniformes as formalidades do despacho de mercadorias, o reconhecimento das bagagens, o regime de depósito, assim como as taxas de armazenagem.

VII — Comprovação dos progressos alcançados. — Para marcar o progresso obtido na simplificação das formalidades aduaneiras, cada Estado contractante deverá remeter á Secretaria da Sociedade das Nações, no prazo de um anno a partir da aprovação deste Convenio, um resumo das medidas que tiver adoptado para o efeito. De futuro esses resumos serão enviados de tres em tres anos.

VIII — Disposições geraes. — O Convenio não impede a adopção de medidas gerais ou particulares que um Estado se vir excepcionalmente forçado a adoptar

em casos de acontecimentos graves que afectam a sua segurança e os seus interesses vitais.

As divergências que possam surgir sobre a interpretação ou aplicação das disposições deste Convenio, no caso de não poderem ser solucionadas amigavelmente, poderão ser, apresentadas sob forma consultiva, ao organismo technico para esse efeito instituído pelo Conselho da Sociedade das Nações.

Os Estados contractantes ficam, contudo, com a liberdade de recorrerem a qualquer procedimento judicial ou arbitral que escolham, inclusive o Tribunal permanente de justiça internacional.

Outras disposições contêm ainda o Convenio, como a dos Estados aplicarem as suas disposições tanto quanto possível às Colônias, protectorados e territórios sujeitos a sua soberania; difusão das publicações aduaneiras, etc.

Este Convenio foi assinado no dia 3 de Novembro último pelos representantes das nações a seguir designadas, na Secretaria da Sociedade das Nações; Portugal, Alemanha, Áustria, Bélgica, Brasil, Império Britânico, União Sud-Africana, Chile, Egito, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Itália, Lituânia, Protectorado francês de Marrocos, Reino dos Servos-Croados-Eslovenos, Síão, Suíça, Protectorado francês da Tunísia, Uruguai, os quais assignaram também o protocolo.

A acta final, contendo as moções recomendando aos diferentes países que promovam legislação tendente a afastar todos os obstáculos ao desenvolvimento do intercâmbio comercial, foi assinada por trinta e dois estados.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro de que uma das Comissões tem a seu cargo o estudo das simplificações do desembaraço fiscal das mercadorias e bagagens nas fronteiras, bem como a questão de passaportes e medidas de carácter policial nas fronteiras aguardava o resultado desta conferência para assentar no caminho a seguir sobre tão importante assunto.

pelem as mesmas falsas expectativas e esperanças, ao mesmo tempo que se está a braços com as mil complicações resultantes das anteriores!

Positivamente são pouquíssimos os que veem a realidade e querem obter ás suas exigências. Os governantes vêm uns após outros com as mesmas idéias inconsistentes, as mesmas inconsciências, os mesmos erros, as mesmas culpas e o parlamento não vale mais do que eles ou verdadeiramente vale muito menos.

Nem as classes agora chamadas forças económicas fazem infelizmente mais do que desenvolver até as últimas consequências os exemplos dados pela má administração pública. São elas que mais saqueiam o paiz com preços injustos, agios excessivos, especulações desalmadas, explorando vandalicamente as fontes da riqueza, com diminuição grave do nosso capital antigo, da nossa produção e do numero de habitantes, a título de defesa própria. Nem já comprehende que a vida possa ser de outra maneira.

Reuniu-se há pouco um Congresso das Associações Comerciais e Industriais do paiz. Só quais forem os méritos de idéias e aspirações apresentadas por um a outro congressista, a resultante final das disposições manifestadas é sempre esta: as classes aludidas desejam acima de tudo que cessem quaisquer restrições e as deixem trabalhar em toda a liberdade. Ora o gosto desta, no período que atravessamos ainda pior do que da guerra, consiste em explorar com preços iniquos, falsificações de toda a especie, especulações intoleráveis, um paiz condenado a enfraquecer cada vez mais na população e na riqueza, com tal regimen de instantes contrários á solidariedade nacional.

Alguns congressistas, cheios de ilusões, cantaram hinos ao Congresso, dizendo que dahi sairia uma era nova para o esforço reorganizador. A mesma linguagem vem sido empregada em todos os Congressos económicos, realizados nos últimos tempos especialmente nos da classe agrícola. E todavia nunca deles derivou, nem agora derivará deste, um movimento favorável á consolidação das nossas condições de existência quanto mais ao progresso moral e material do paiz. Não foram só os partidos e os grupos políticos que praticamente seguiram um rumo contrário aos destinos da pátria. Foram por fim as próprias classes produtivas, desde as mais elevadas ás mais modestas, quaisquer que sejam os elementos bem orientados que existam dentro delas. Não é só a vida do Estado, mas a da sociedade, que no seu conjunto, representa uma obra de desorganização, uma avançada dentro do abismo, uma loucura conducente á anarquia e ao naufrágio da nossa independência. Estas consequências trágicas são inevitáveis, quaisquer que sejam os ilusórios Congressos das forças económicas, se não vir eom certa brevidade uma governação de carácter excepcional que imponha a todos os factores o esforço realmente reorganizador, com os sacrifícios e cooperações que são necessárias.

Um grande exemplo da nossa desorganização formidável acaba de vir-se no parlamento. Referimo-nos ao caso das 4.000 libras esterlinas.

O governo, em 1919, sem ter poderes para isso, emprestou 430.000 libras a três bancos e uma firma comercial, para as conveniências das suas operações. Só o Banco Colonial Português pagou as 30.000 que tinha recebido, desobrigando-se ao cambio do dia. Os outros devedores nunca pagaram as restantes 400.000 em garantia dos quais tinham feito originalmente um depósito de 3552 contos. Pediram e obtiveram sucessivamente o adiamento da restituição. Um ministro chegou até a deferir o pedido de que esta apenas fosse feita quando isso fosse possível sem prejuízo para nenhuma das partes! Quanto aos juros, chegaram a ser perdoados absolutamente por um dos despachos, ou pelo menos em virtude do modo como foi aplicado pela repartição respectiva. Outro despacho mandou aparentemente que fossem exigidos juros de 7%, mas punha condições tais que eles se tornariam cada vez mais insignificantes e ridículos. O Conselho Superior de Finanças foi de parecer que esse despacho era legal e que a restituição das libras devia obedecer aos mesmos princípios de liquidação, o que daria este resultado: o Tesouro público perderia 42.000 contos ao cambio actual!

O sr. Velhinho Correia não se conformou com tal parecer quando ministro e reclamou ao Governo do sr. Ginetto Machado que levasse ao parlamento o assunto. Assim se fez, mas a Câmara, minada pelas pretensões dos devedores, não acitou nenhuma das moções favoráveis ou contrárias ao Estado, para que tudo pudesse continuar praticamente como até agora! Tal é a nossa política, tal a nossa administração, e tal a nossa vida nacional.

Q.J.

### Linhos americanas

Segundo as últimas estatísticas dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, desde 1 de Janeiro a 15 de Agosto deste ano as diferentes companhias de caminhos de ferro estabelecidas em New York puseram em circulação 2.634 locomotivas e 103.374 vagões de mercadorias, tudo material novo.



### BOLETIM COMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa 10 de Dezembro de 1923

A situação é definida sempre e cada vez mais pelo agravamento de todos os males financeiros e económicos, e sociais. Continuam, as despesas de ruina, aumentam os agios, crescem os escudos os encargos públicos, sobem com velocidade espantosa os preços, agravam-se temerosamente as condições de vida e não marchando para proporções extremas as dificuldades de números, as quebras da solidariedade nacional e as causas dos choques e embates futuros em que tudo isto haverá de acabar. Não admira que seja assim, quando se consideram os descuidos e as impenitências das classes dirigentes.

Reuniu-se quasi dois meses e meio o parlamento para providenciar com urgência sobre a crise financeira. Até agora nada fez senão votar o aumento da circulação fiduciária para as despesas ruinosas do Estado. Nem vai atacar em cheio o problema nacional, como noutro lugar dizemos. Apenas vai atabalhoadamente votar aspirações de compressão de despesas e agravamentos tributários, que não resolvem nada. O deficit continuará a ser grande e mesmo a crescer, como tem sucedido até agora, com votações que não valiam menos do que as de agora.

Assim tem sido desde 1919. Grandes promessas de economias orçamentais e de desenvolvimentos de receitas, com aumento progressivo da carga tributária, e o deficit a galopar sempre, com os agios, a inflação fiduciária, a desordem administrativa e todos os males da nossa triste vida nacional. E ainda se re-

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

Capital: 2.600.000 frs.

(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)

(VACUUM BRAKE CO LTD)

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

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

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE N.<sup>o</sup> 1, à ESSONNES

ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: SIGN E-ESSONNES



BUREAU

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPRONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE B. C., 6<sup>ª</sup> ÉDITIONAgencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.<sup>o</sup>**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**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carriagens de luxo e ordinarias — Carriagens de tramways.

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

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

Secção PONTES e VIGAS

Vgas 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 COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd. Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.<sup>o</sup>**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer**

(Premiada em todas as exposições especialmente, não faltando 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

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

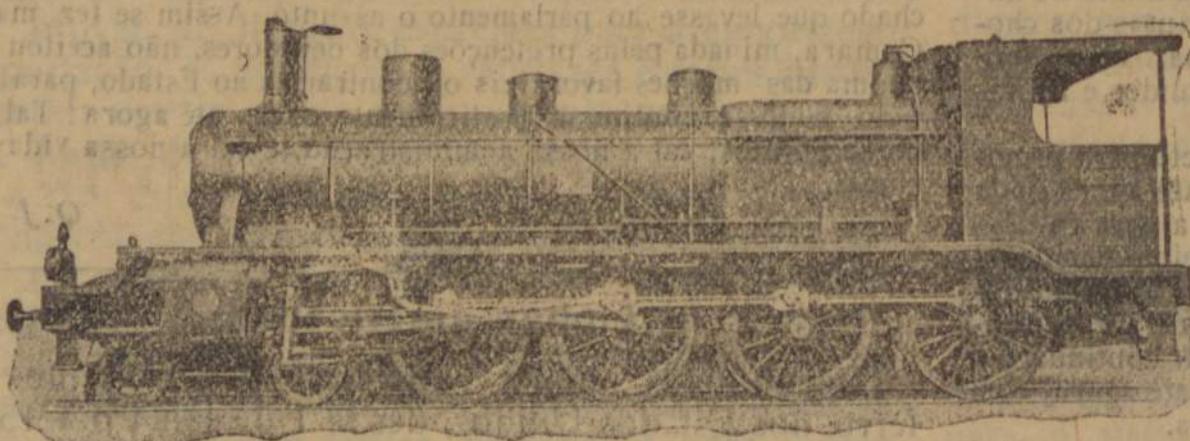
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Cr:yère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways

Locomotivas, tenders, carriagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BECCO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.<sup>o</sup>**

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

## FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE  
AFRICA.  
PEDRO GOMES  
BEIRA  
MOSSAMEDES  
PORTUGAL.

6586 ton.  
5515  
5417  
4976  
4977  
3998

AMBRIZ

PENINSULAR.  
LUABO  
CHINDE  
MANICA  
IBO  
BOLAMA

2744 ton.  
1485  
1020  
1116  
83  
98

858 ton.

3771 ton.  
3978 "

Vapores só para carga:

EXTREMADURA  
DONDO

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

Navios fretados aos Transportes Marítimos do Estado e ao serviço da Companhia

LOURENÇO MARQUES  
S. THIAGO  
CONGO

6355 ton.  
3763  
3077

GAYA

PENICHE  
FIGUEIRA  
COIMBRA

3566 ton.  
2668  
2516

1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excellentes accomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. passageiros viagens rapidas e commodas

LISBOA, Rua do Commercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1100 — Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

## GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para máquinas  
industriaes, motores  
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

# 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**  
**Massa de purgueira** em agua para todas as culturas

**Sulfato de cobre**, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita installação 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**



## OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: José Barbosa

Representante em Lisboa: Carlos C'Ornelas  
 Rua da Horta Seca, n.º 7 — Telephone C. 27

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
 todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Episódios do "film"

A Aventureira de Monte Carlo



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida a portuguesa cama, roupa, práticas a creau, 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, 25, 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

C. F. P. Secretaria