

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA  
EM

1888

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

Caminhos de Ferro Portuguezes  
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)  
N.º

DISTRIBUI COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS DE VIA LARGA POR CONTRATOS COM O GOVÉRNO E AS DIRECÇÕES

CONTEM UMA PARTE OFICIAL, DO MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES, E DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO  
(Resolução do Conselho de Administração, de 8 de Maio de 1919)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1918

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1903

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

FUNDADOR:

L. de Mendonça e Costa, Antigo Inspector Chefe de Repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes

DIRECTOR:

J. Fernando de Souza, Eng. Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira

SECRETARIO DA REDACÇÃO:

Manuel Andrade Gomes, Chefe de Repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTORES:

Carlos Manito Torres, Secretário do Conselho Fiscal dos Caminhos de Ferro do Estado

Augusto da Costa, Publicista — Carlos d'Oraellas, Jornalista.

37.º ANO — 1924

Redacção, Administração e Tipografia

7, Rua da Horta Sêca, 1.º — LISBOA

Telefone Central 27

**Preços de assinatura por ano, da  
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»**

Portugal . . . . .	Escudos	30\$00
Espanha . . . . .	Pesetas	25,00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1.00
França, Belgica e Suíça . . . . .	Francos	50,00
Italia . . . . .	Liras	50,00
Brazil . . . . .	Reis	100\$00
África . . . . .	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal dos Ca- minhos de Ferro . . . . .	"	25\$00

# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 37.º ANO — 1924

	Pag.		Pag.		Pag.
Acidentes e preceitos regulamentares, por <i>J. Fernando de Souza</i> ...	196	99, 121, 145, 229 e.....	276	por <i>Augusto da Costa</i> .....	223
Agrupamento (O) de caminhos de ferro em Inglaterra.....	69	Carvão (O) do Ruhr.....	66	«Dispatching» (O) na exploração dos caminhos de ferro.....	68
Ainda os novos Caminhos de Ferro do Minho, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	71	Carvões (Os) nacionais — Como êles podem ser utilizados, por <i>Roldan y Pego</i> .....	75	Docas (As) de Brooklyn, do <i>Brazil Ferro-Carril</i> .....	86
Alfredo (Dr.) Bensaude.....	144	Calástrofes ferroviárias, por <i>Andrade Gomes</i> .....	188	Do negócio da prata ao negócio dos tabacos, por <i>Augusto da Costa</i> ..	186
Alterações das sobretaxas, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	80	China (A) contrái um empréstimo para desenvolver os caminhos de ferro.....	250	Economia discursiva, por <i>Augusto da Costa</i> .....	112
Amnistia aos ferroviários franceses que fizeram a greve de 1920.....	227	Cobreadores mecânicos nos caminhos de ferro.....	94	Efeitos (Os) do terramoto nos caminhos de ferro japoneses.....	46
Ano (Um) mais.....	1	Combustíveis (Os) de Portugal, por <i>J. Perpetuo da Cruz</i> 201, 214, 221 e.....	233	Electricidade (A) e o vapor em concorrência.....	85
Aparelhos aerofónicos nos comboios do Canadá.....	42	Comércio entre o Porto e o Brazil	46	Electrificação da «Virginian Railway», do <i>Brazil Ferro-Carril</i> ..	225
Arbitragem e arbitrariedades, por <i>J. Fernando de Souza</i> : 220 e ...	243	Comércio (O) externo do Canadá..	32	Electrificação dos Caminhos de ferro no Mexico. ...	36
<b>Arrematações</b> : 14, 37, 99, 112, 122, 145, 241 e.....	276	Comércio (O) externo suíço.....	17	Engenheiro Plúvio Silva.....	149
Aspectos da crise económica e financeira, por <i>Augusto da Costa</i> ..	245	Comércio internacional do Chile..	76	Estradas e caminhos de ferro — Anotações a um projecto de lei, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	38
Assembleia Geral da C. P.....	168	Como as companhias inglesas procedem para com o seu pessoal...	249	Exploração dos Caminhos de Ferro nos Estados Unidos.....	45
Aumento (O) das tarifas de transporte em vários países.....	273	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Assembleia Geral Extraordinária.....	24	Exportações (As) Tcheco-Slovacas de carvão durante o primeiro trimestre de 1924.....	239
Aumento dos ordenados dos ferroviários franceses.....	46	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório).....	13	Exposição (1.ª) de aparelhos de T. S. F.....	20
Aviação comercial.....	142	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (Relatório) 108, 120, 130, 139, 152, 165 e.....	174	Exposição (A) do Império Britânico.....	63
Aviação (A) do futuro.....	149	Companhia de M. Z. A.....	134	Extração (A) do ouro na Rússia.....	163
Balancete do Banco de Inglaterra..	17	Companhia de S. F. P.....	116	Extra-rápido Paris-Bruxelas.....	12
<b>Boletim comercial e financeiro</b> , por <i>Q. J.</i> 14, 24, e.....	37	Companhia do Norte de Espanha..	137	Ferros do Brazil.....	50
" " A. C. 122, 145, 193 e...	216	Companhia de Seguros Fidelidade..	64	Fiscais do governo nos caminhos de ferro.....	239
Boletim económico e financeiro por <i>Interino</i> 229, 239 253 e.....	276	Companhia Internacional dos Wagens-Lits 45, 98 e...	204	Força (A) das marés como fonte de energia eléctrica.....	10
Bom (Um) modelo.....	164	Companhias de M. Z. A. e do Norte de Espanha.....	228	Francelino Pimentel.....	76
Brazil (O) e os seus caminhos de ferro.....	52	Comunicações rádio-eléctricas....	185	Funicular (O) aéreo mais alto do mundo.....	143
Cadeira (Uma) de lingua Portuguesa na Universidade da Califórnia	69	Conferência sobre direito privado aéreo.....	6	Garantia (A) de juro das linhas de Salamanca à Fronteira, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	113
Calçetamento (O) das ruas com borracha 35 e.....	237	Conferência internacional sobre tráfego P. H. F. em Paris...	23	Governo (O) Fascista e os Caminhos de Ferro Italianos, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	15
Calendários 4 e.....	50	Conselheiro Vasconcelos Porfo, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	207	Henrique (D.) de la Torre.....	154
Camara Portuguesa de Comércio e Indústria em New-Bedford.....	12	Conselho Superior de Caminhos de Ferro de Espanha.....	157	Horas de jubilo — O «raid» Lisboa-Macau.....	136
Camara Portuguesa de Comércio e Indústria no Rio de Janeiro.....	57	Consequências da redução das tarifas nas linhas inglesas.....	47	Imposto (O) de transacção em caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	126
Caminho de Ferro de Benguela.....	144	Construções navais em Inglaterra..	67	Inústria (A) e a exportação de automóveis nos Estados Unidos ..	179
Caminhos (Os) de ferro chilenos vão ser electrificados.....	42	Convenção de Berne.....	163	Instrução (A) do pessoal ferroviário, por <i>Andrade Gomes</i> 61 e ..	77
Caminho de Ferro da Póvoa de Varzim a Braga e Guimarães...	127	Coronel Joaquim Nunes da Matta ..	228	Interesses portugueses no Brazil...	10
Caminhos (Os) de ferro d. «South Africa», por <i>Andrade Gomes</i> ...	212	Curioso (Um) edital.....	93	L. de Mendonça e Costa — O primeiro aniversário da sua morte	70
Caminhos (Os) de Ferro do Estado — Entrevista com um distinto engenheiro do Minho e Douro	51	<b>Curso de câmbios comparados</b> , 57, 67, 76, 100, 111, 121, 145, 181, 193, 205, 217, 224, 238, 249, e.....	276	Legislação ferroviária — Uma imagem do caos, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	159
Caminhos (Os) de Ferro do Sul de Angola — Conferência do <i>Eng. Sr. Pinto Teixeira</i> .....	271	Da anarquia governativa à reacção das «forças vivas», por <i>Augusto da Costa</i> .....	162	Lei (A) das Sobretaxas — Representação justificada, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	102
Caminhos (Os) de ferro e a defesa nacional, por <i>Raul Esteves</i> .....	5	Da «Lei do selo» em particular e da politica do imposto em geral, por <i>Augusto da Costa</i> .....	272	Ligações directas de Lisboa com Sevilha, por <i>J. Fernando de Souza</i> 48 e.....	58
Caminhos de Ferro e socialismo do Estado — A reforma dos caminhos de ferro espanhóis, por <i>J. Fernando de Souza</i> 183 e.....	231	Decreto (Um) ilegal e injustificável, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	147	Linha (A) de Vizeu a Foz-Tua, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	268
Caminhos (Os) de ferro espanhóis em 1923.....	67	«Déficit» (O) verdadeiro e o esforço necessario, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	27	Linha directa Lisboa-Sevilha.....	123
Caminhos (Os) de ferro espanhóis e o Directorio Militar 22 e.....	54	Desarmamento (O)... A Inglaterra tem em construção o maior navio do mundo.....	8	<b>Linhas estrangeiras</b> 20, 35, 45, 5, 64, 78, 87, 94, 107, 119, 129, 139, 153, 176, 190, 204, 213,	
Caminhos (Os) de ferro ingleses...	236	Desiquilíbrio (O) económico mundial ..	40		
Carruagens-cantinas nos expressos indianos.....	271	Desordem económica - financeira,			
<b>Carteira dos accionistas</b> , 89,					

226, 237, 247 e.....	Pag. 270
<b>Linhas portuguesas</b> 20, 34, 46, 57, 100, 107, 119, 168, 174, 187, 204, 213, 226, 238, 249 e....	274
Locomotiva (Uma) monstro.....	79
Locomotivas de grande velocidade.....	89
Locomotivas de petróleo.....	274
Locomotivas para as linhas espanholas.....	32
Mais um ano ruinoso, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	7
Marinha (A) mercante mundial....	168
Metropolitano (O) de Lisboa e a ponte sobre o Tejo, por <i>Andrade Gomes</i> .....	117
Milhões (Os) de libras e um mal que não tem remédio.....	118
Monte-pio Ferroviário.....	122
Movimento (O) emigratório em Portugal.....	30
Na India inglesa um ciclone atira com um combóio ao rio.....	127
Na Suíça foi criado um organismo para solucionar conflitos entre as empresas ferroviárias e o seu pessoal.....	32
Nossa (A) antiqua financeira, por <i>Augusto da Costa</i> .....	136
Nossa (A) rede de estradas—Uma proposta de valor.....	33
Nossos (Os) caminhos de ferro em 1923, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	2
Notas e comentários, por <i>Augusto da Costa</i> .....	99
Notas sobre a carteira comercial, por <i>Augusto da Costa</i> .....	117
Novas (As) tarifas dos Caminhos de ferro espanhóis.....	227
Novo (Um) combustível.....	156
Novo método para fabricar quebra-choques.....	36
Novo (O) regime ferroviário espanhol, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	90
Novo (O) regime ferroviário espanhol 173, 192, 199, 210 e.....	238
Novo sistema monetário na Polónia.....	204
Obra (Uma) perdurável de Mendonça e Costa.....	82
Opções aduaneiras na fronteira espanhola de Valência de Alcantara.....	100
O que foram os prejuizos causados pela guerra.....	6
Ouro na Austria.....	12
Para mais prática e utilmente aproximar Brazil e Portugal.....	29
Pessoal (O) dos Caminhos de ferro ingleses.....	4
Platina do Transvaal.....	191
Politica e finanças, por <i>Augusto da Costa</i> .....	151
Prejuizos (Os) causados nos caminhos de ferro do Japão pelo recente terramoto.....	109
Primeiro Congresso de Química Sul-Americano.....	69
Produção (A) de carvão na Inglaterra.....	161
Produção (A) de carvão na Inglaterra e na Alemanha.....	228
Produção (A) de locomotivas nos Estados Unidos.....	166
Produção (A) mundial do aço.....	63
Produção mundial de ouro e prata em 1923.....	187
Produção (A) mundial do petróleo.....	156
Produção (A) siderurgica da França.....	169
Produção (A) transvaliana do ouro e mão de obra indígena.....	17
Projecção de um trans-hari no.....	4
Prosperidade (A) dos Caminhos de Ferro nos Estados Unidos.....	253
Provincia (A) de Moçambique, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	18
<b>Publicações recebidas</b> 36, 76, 88, 95, 105, 134, 139, 178, 238, 252 e.....	273
Questão (A) da pesca e a diplomacia dos nossos governos, por <i>Augusto da Costa</i> .....	198
Quirino (Dr.) de Jesus.....	42
«Raia» (O) Lisboa-Macau.....	185

Raios «Z» (Os), do <i>Brazil-Ferro-Carril</i> .....	269
Reacção (A) das «forças vivas», por <i>Augusto da Costa</i> .....	211
Reconstrução da frota mercante Argentina.....	79
«Record» (O) de altura em aeroplano.....	79
Regresso (O) dos aviadores.....	195
Relatório sobre as principais causas da alta dos preços 155, 167, 177 e.....	191
Reorganização (A) dos caminhos de ferro alemães, por <i>C. Villafruela</i> .....	252
Reparações (As) alemãs.....	151
«Salvação pública» ou descrédito do Estado?, por <i>Augusto da Costa</i> .....	131
Sanatórios para os ferroviários tuberculosos.....	138
Seguro de mercadorias.....	87
Serviço (O) de Correios e telegrafos no Mexico.....	75
Serviço de passageiros e carga entre Roma e Budapest.....	89
Situação (A) da marinha mercante mundial.....	161
Situação (A) das companhias de Caminhos de Ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	25
Situação (A) dos Caminhos de ferro na Rússia.....	17
Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal.....	174
Serviços aereos entre a Alemanha, a Rússia e a Suécia.....	250
Tarifa de emolumentos dos funcionários das alfandegas espanholas.....	4
Telefonia (A) sem fios nos combóios.....	248
Tracção (A) eléctrica nos caminhos de ferro.....	41
Tráfego (O) do canal de Panamá no decurso de 1923.....	228
Tráfego Internacional P. H. F.—A conferência de Sevilha 227 e.....	235
Transahari no (O).....	46
Transportes por via aérea—Um invento do Sr. Manoel Brito Gaspar, do <i>Brazil-Ferro-Carril</i> .....	56
Túnel (O) sob a mancha.....	239
Último (O) aumento das tarifas francesas.....	79
União Internacional de Caminhos de Ferro 11, 63, 74, 87, 107, 128, 141, 166, 217 e.....	251
Unificação de métodos de ensaio de Carris, do <i>Railway Engineer</i> .....	106
Utilização (A) da hulha branca.....	181
Utilização do ar comprimido nos caminhos de ferro.....	40
Velocidade (A) dos combóios na América, do <i>Railway Age</i> .....	246
Via dolorosa, por <i>Augusto da Costa</i> .....	171
<b>Viagens e Transportes</b> 22, 30, 55, 68, 78, 83, 98, 111, 116, 129, 139, 156, 163, 178, 187, 209, 224, 236 e.....	274

**PARTE OFFICIAL**

<b>Legislação por Linhas</b>	
Aldeia Galega ao Rio das Enguias.....	45
Cais do Sodré a Cascais.....	134
Carregado ou V. F. Xira a Peniche.....	65
Cela à praia da Nazaré.....	44
Foz-Tua a Mirandela 74, 217 e.....	229
Lamarosa a Tomar 205 e.....	207
Martingança à Batalha.....	10
Mirandela a Bragança 74 e.....	229
Penafiel a Lixa e a Entre-os-Rios.....	
Póvoa de Varzim à Praia da Apúlia e Espozende 10 e.....	169
Ramal de Portimão a Lagos.....	
Salamanca a Barca d'Alva e Vilar Formoso.....	121
Santa Comba a Vizeu 74 e.....	229
Vila do Vouga 44 e.....	74
Viana do Alentejo a Portel.....	205
<b>Legislação diversa</b>	
Administração do Porto de Lisboa.....	240
Ampliação do apeadeiro de Foutela.....	134
Ampliação da estação de Gaia.....	66
Estado—Caixa de Reformas e Pen-	

ções dos C. F. E.....	85
Caminhos de ferro sobre estradas.....	217
Decreto n.º 10.162, anulando o n.º 9.846.....	229
Exoneração do eng.º E. Navarro de Administrador dos C. F. E.....	121
Extinção da Repartição de Caminhos de Ferro—(Decreto n.º 10.110).....	216
Inspecção dos Serviços dos caminhos de ferro do Estado—(Decreto 9.846).....	205
Nomeação do eng.º Pinto Teixeira Administrador dos C. F. E.....	121
Organização geral dos Caminhos de Ferro do Estado 9, 21, 31, 43, 53, 65, 73 e.....	180
Serviços de Segurança Pública—(Decreto n.º 9.440).....	73
Sobretaxas—Decretos n.ºs 9.551 e 9.552.....	84

**Carifas e Avisos ao Publico**  
**Distribuidos com os números abaixo**

<b>Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses</b>	
Aditamentos às tarifas Internacionais n.º 312, 301 e 302 de g. v.—Bilhetes entre Portugal e França.....	780
1.º Aditamento à Tarifa de Despesas acessórias—Imposto do selo e Assistência.....	780
6.º Aditamento à Tarifa P. H. F. n.º 3 de g. v. Recovagens Portugal-França.....	780
1.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias.....	867
Aviso ao Público A n.º 70 Sobretaxas.....	870
Aviso ao Público A n.º 69—Sobretaxa de velocidade.....	871
Aditamento às tarifas internacionais n.ºs 312, 301 e 302 de g. v.—Bilhetes Portugal-França.....	872
7.º Aditamento à tarifa internacional P. H. F. n.º 3 de g. v.—Recovagens Portugal-França.....	872
2.º Aditamento à tarifa interna n.º 2 g. v.—Bilhetes nos tramways Lisboa-Azambuja.....	875
Aviso ao Público—Sobretaxas—Aditamento à tarifa P. H. F. n.º 3 g. v.....	877
3.º Aditamento à tarifa de Despesas acessórias—Imposto do selo.....	880
9.º Aditamento à tarifa P. H. F. n.º 3 g. v.—Recovagens.....	881
2.º Aditamento à Classificação Geral de mercadorias.....	883
Aditamento às tarifas internacionais n.ºs 312, 301 e 302 g. v.....	888
<b>Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste)</b>	
Aviso ao Público C n.º 7—Anulação da Taxa de Segurança (Cap. I da tarifa especial n.º 2 g. e p. v.).....	780
Sobretaxas.....	869
Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias—Imposto do selo e Assistência.....	871
Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias—Imposto do selo.....	872
Aviso ao Público C n.º 12—Aditamento ao Avião C n.º 4—Pagamento ao prémio de seguros nas estações de destino das remessas.....	872
Aviso ao Público, C n.º 13—Sobretaxas.....	877
<b>Sul e Sueste</b>	
Aviso ao Público C n.º 8—Bilhetes reduzidos entre Lisboa T. P., Lavradio e Seixal.....	869
<b>Minho e Douro</b>	
Aviso ao Público C n.º 9—3.º aditamento às Tarifas Internacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de g. v.....	870
Aviso ao Público C n.º 10—Abertura provisória do ramal de Viana do Castelo.....	870
Instrução n.º 1 sobre a Tarifa Especial n.º 1 de g. v.....	872

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NUMERO 865

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

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 Secca, 7

LISBOA, 1 de Janeiro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

## SUMMÁRIO

Um anno mais . . . . .	Pag. 2
Os nossos caminhos de ferro em 1923, por J. Fernando de Sousa . . . . .	4
O pessoal dos caminhos de ferro inglezes . . . . .	4
Projecto de um Transahariano . . . . .	4
Tarifa de emolumentos de funcionarios das Alfandegas hespanholas . . . . .	4
Kalendarios . . . . .	4
Os caminhos de ferro e a defeza nacional, por Raul Esteves . . . . .	5
Diario de Noticias . . . . .	6
O que foram os prejuizos causados pela guerra . . . . .	6
Conferencia sobre direito privado aerea . . . . .	6
Mais um anno ruinoso, por Quirino de Jesus . . . . .	7

O desarmamento . . . . .	Pag. 8
Parte official . . . . .	9
A força das marés como fonte de energia electrica . . . . .	10
Os interesses portuguezes no Brazil . . . . .	10
União Internacional de Caminho de Ferro . . . . .	11
Extra-rapido Paris-Buuxellas . . . . .	12
Ouro na Austria . . . . .	12
Camera Portugueza de Commercio e Industria em New Bedford . . . . .	12
*A Grande Novela* . . . . .	12
Os Caminhos de ferro chilenos vão ser electrificados . . . . .	12
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, (parecer do Conselho Fiscal) Relatório . . . . .	13
Parte financeira . . . . .	14

## UM ANNO MAIS

Mais um anno de vida vae decorrer para a «Gazeta». Mais um anno a acrescentar aos 36 de honrada labuta em prol do desenvolvimento dos nossos caminhos de ferro em que esta modesta publicação tem empenhado os seus esforços.

Ao continuar a nossa tarefa leva-nos o natural impulso o nome do fundador da «Gazeta» e seu director durante 36 anos Mendonça e Costa, o homem de bem, dotado de acrisolado amor da sua profissão que exerceu com tanto brilho, vinculou a sua existencia á da «Gazeta», para com a qual tinha affecto de pae, tendo-lhe conquistado logar honroso na imprensa da especialidade.

Era a sua preocupação de todos os dias manter-lhe os creditos, promover-lhe os progressos, aplanar-lhe as dificuldades crescentes. E a sua dedicação pela «Gazeta» era contagiosa. Contava com o concurso de alguns amigos dedicados que hoje se empenham em continuar a sua obra, mantendo na arena da imprensa uma publicação periodica alheia á politica e especialmente consagrada aos assumptos ferro-viários.

Prestada assim mais uma vez sentida homenagem ao amigo e ao trabalhador indefesso a quem a «Gazeta» deve a sua existencia, iniciemos a nova etape da nossa marcha, saudando os nossos colaboradores, leitores e annunciantes que por diversas formas nos dispensam o seu concurso.

E' nosso proposito dar novo impulso á «Gazeta», alargando o campo da sua actividade para além dos estreitos limites da especialidade que a caracteriza. Procuraremos versar os assumptos industriaes que tem natural correlação com a viação acelerada.

Daremos particular attenção aos aproveitamentos hydraulicos e ao dos carvões nacionaes.

Como é sabido, as pesquisas dos nossos jazigos carboniferos entraram ultimamente numa phase o mais lisongeira possivel.

Linhites e hulhas juranicas tem sido cuidadosamente reconhecidas, averiguando-se a existencia de milhões de toneladas aproveitaveis em condicções de facil exploração constituindo um excelente combustivel. Resta assegurar-lhes transporte facil e instalar centraes thermo-electricas e officinas de destilação para se atingir uma larga utilização dos nossos recursos com a correspondente repressão na economia nacional e, especialmente, na dos caminhos de ferro.

Por outro lado a producção d'energia electrica pela creação das importantes quedas de agua projectadas resolverá o problema da tracção electrica de varias linhas e derterminará grande incremento na nossa actividade industrial.

Com esse problema conjuga-se em certas regiões o da irrigação. Tudo isso se relaciona com a facilidade de transportes assegurada pelos caminhos de ferro.

E' preciso que se caminhe com methodo e segurança cabendo á imprensa da especialidade a missão de esclarecer e orientar a opinião acerca das melhores soluções d'esses problemas. Introduziremos na «Gazeta» os novos melhoramentos dentro dos limites da possibilidade que o favor do publico nos traz.

Encetemos pois o novo anno cheios de confiança na boa vontade de todos os que estimam a «Gazeta» e concorrem para que ella viva e progrida.

# OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO EM 1923

por J. FERNANDO DE SOUZA

E' costume velho da "Gazeta" iniciar cada anno como retrospecto dos factos mais importantes ocorridos no anno anterior reactivos á economia dos nossos caminhos de ferro.

Não quebraremos a tradição, se bem que mais abunde a matéria para lamentações e censuras que para cantos jubilosos.

Ha um facto capital que domina a nossa vida economica e tem a sua natural repercussão na vida ferroviaria.

O anno de 1923 abriu com o cambio sobre Londres (venda) de  $2\frac{11}{32}$  e fecha com o de  $1.28\frac{1}{32}$

Assim continua esta cavalgada para o abysmo. Os agravamentos do cambio tem o seu natural reflexo no custo dos materiaes e nos salarios e vencimentos do pessoal. Os augmentos de receitas obtidas pela elevação das sobretaxas são absorvidos e excedidos por essa vertiginosa ascensão das despesas.

A situação financeira das empresas peora, diminuem as probabilidades de plena satisfação dos seus encargos, escasseiam os recursos para a aquisição de material circulante e para as obras complementares que uma exploração desafogada demanda. Cada vez é mais difficil emprehender a construcção de novas linhas quando a economia do paiz só se pode desenvolver pelas facilidades de transportes.

Assim, a segunda via da linha do Norte, tão necessaria, está ainda longe da conclusão.

A renovação da via das nossas linhas principaes, especialmente no itinerario dos comboios internacionais, prosegue lentamente.

Nada se fez para o alargamento da estação de Santa Apolonia pela conquista de terraplano a que dariam lugar as obras da 3.<sup>a</sup> secção do porto de Lisboa. Não só o serviço de mercadorias e de composição e decomposição dos comboios continua allí nas condições mais precárias, como não ha possibilidades de dar passagem a comboios em transito sem paralyção do serviço local. O magnifico projecto de estação central e maritima de passageiros no terraplano da Alfandega, elaborado pelo distincto engenheiro Antonio Belo foi votado ao mais completo esquecimento por quantos deviam promover com afan a sua realisação, tão facil em vista da sua viabilidade technica e financeira. Pelo contrario: annunciaram-se planos injustificaveis de obras que representariam a sua inutilisação.

Registámos na nossa resenha dos factos mais notaveis de 1922 o impulso dado á ultima hora pelo sr. dr. Vasco Borges aos acordos para aquisição de material por conta das reparações devidas pelo Governo allemão, tendo-se assim recuperado o tempo

perdido. Era uma providencia do maximo alcance para os nossos caminhos de ferro que se encontram quasi todos nas mais criticas circunstancias sob esse ponto de vista.

Infelizmente a tão inesperada como justificada occupação do Ruhr pelos francezes e belgas, a fim de terem um penhor tangivel que obrigasse a Allemanha a effectuar as reparações que deve, teve para nós effectos perniciosos. Parte dos elementos de fabrico de locomotivas e outro material tinham de sahir d'aquella região mediante auctorisações das auctoridades franco-belgas.

Era difficil obtel-as e mais ainda fazel-as sollicitar pelos interessados. Sobrevieram atrazos no fabrico que o protelaram, até que o governo allemão com a sua habitual desenvoltura em considerar farrapos de papel os tratados e contractos, deliberou subitamente suspender os fornecimentos por conta das reparações, a não ser que os interessados completassem os pagamentos por elle devidos aos fornecedores.

Sem isso, todo o material, mesmo o já fabricado e pago ficaria na Allemanha.

Assim, dos 150.000 contos de material contratado perder-se-hia tudo o que já estava pago pelo governo allemão, a não ser que o Estado e companhias desembolsassem cerca de 80.000 contos, e esse pagamento tinha de ser decidido em curtissimo prazo sob pena de perda, mesmo do material já pago e ainda não entregue.

E a esta desenvoltura do governo allemão correspondeu a mais revoltante indifferença da Commissão de reparações, a despeito da energica intervenção do sr. Ernesto Navarro, delegado portuguez junto d'ella, que em todo este momentoso assumpto das reparações tem procedido com a mais louvavel sollicitude.

Achavam-se pois as empresas ferro-viarias perante o seguinte dilema: ou desembolsar quantias avultadas de que não podiam dispôr e que difficilmente obteriam algumas pelo recurso ao crédito, ou perder o ensejo de obter material em boa parte já fabricado, que lhes é imprescindivel isto mesmo em relação á parte já concluida e paga.

Assim, por exemplo, das locomotivas encomendadas para os C. F. E. e para a C. P., metade está paga e quasi tudo fabricado. Do de outras companhias está pago um terço.

Acresce a circumstancia de que os preços da maior parte dos contratos são exagerados, para o que houve larga tolerancia em vista do pagamento recahir na conta de reparações, pela qual era ganho quanto viesse

e da estreiteza do tempo em que os contractos tiveram de ser celebrados.

Ao governo pertencia exercer acção diplomatica efficaz, não só para que o curto prazo arbitrado fosse prorrogado, como exigir o cumprimento dos accordos recusando os pagamentos especiosamente intimados.

Commeteu-se o erro de acceitar como boa a revolução allemã, chegando-se a propor a abertura de um crédito que aos estabelecimentos do Estado facultaria os pagamentos do material, abandonando-se á sua sorte e aos recursos proprios as companhias.

Por uma feliz contradicção com o seu colega das finanças, que assim lhe enfraquecia a mão, o sr. Julio Dantas, ministro dos Negocios Estrangeiros coadjuvado pelo sr. Navarro e pelo sr. Francisco Calheiros, entabou negociações, das quaes resultaram vantagens apreciaveis, segundo as suas declarações.

Foi prorrogado até 10 de Janeiro o prazo para a resolução acerca dos pagamentos que as entidades compradoras de material teriam de fazer.

Obteve-se que fosse entregue material já fabricado e de valor correspondente ás prestações já pagas. Quanto ao resto, proseguem as negociações para forçar o governo allemão ao pagamento integral, recorrendo-se mesmo a sancções, se necessário fôr. Alcançou-se ainda a unidade de acção do grupo de nações interessadas no assumpto, como eram a Grecia, a Romania, a Yugo-slavia e outras. Se estes resultados são seguros, poderemos ainda esperar a vinda de material sem sacrificios indevidos e inoportaveis.

Mas todas estas difficuldades são filhas do criminoso abandono a que tão momentoso caso esteve votado durante largo tempo. Se a tempo e horas se desse seguimento aos trabalhos preparatorios efectuados em principios de 1921 por iniciativa do sr. dr. Antonio da Fonseca, então ministro do Comercio, os contractos celebrados muito mais cedo estariam já cumpridos, quando sobrevieram as difficuldades ocasionadas pela occupação do Ruhr.

Oxalá que as negociações prosigam com energia e intelligencia e que lá astucia allemã, brutal perante a fraqueza, rastejante perante a força, se oponha uma attitude energica susceptivel de contrastar a burla planeada.

Não temos que registar no anno corrente abertura de novas linhas, a não ser o microscopico troço do Barreiro ao Seixal.

Continuam arrastando-se as construcções a que foram concedidas dotações, mercê de uma lei que foi criticada aqui pela forma que merecia.

Nem ao menos se abriu ainda o troço de Carviçaes a Bruçô, cuja infrastructura estava concluida ha muito.

O Sul e Sueste continua sem os melhoramentos necessarios no seu terminus maritimo, quer do Barreiro, quer de Cacilhas.

A lavra das minas da região transtagana continua atrophiada, não só pela falta de transportes, como ainda e principalmente pela carencia de meios de facil embarque. Desde a construcção da ponte-caes ha

20 annos, nada mais se fez! Da estação terminal em Cacilhas nem vislumbres de execução. Sobre installações em Setubal nada ha feito, nem sequer planeado. Na linha do Sado continua faltando o taboleiro da ponte de Alcacer, só agora em fabrico na Alemanha, onze annos depois do inicio da construcção. Os mineiros do Lousal são onerados com enorme rodeio pela Funcheira, representando 252 k. de percurso até ao Barreiro, em vez de 120 pela linha directa.

Na linha de circunvalação do Porto, que ha muito devia estar construida, proseguem os trabalhos com lamentavel lentidão. A estação de Campanhã continua sem as ampliações necessarias em postes de concentração de manobras de agulhas, sem signalisação e encravamentos correspondentes á intensidade do movimento de comboios.

E' uma dor de alma ver succederem-se os annos e manterem-se sem alteração as nossas acanhadas e deficientes estações terminaes de Lisboa e Porto.

Durante o anno findo mais se acentuaram o empirismo e a ausencia de criterio definitivo e perseverante da acção governativa em materia de caminhos de ferro.

Pediram as companhias a elevação das sobretaxas a 700 %. Fixou-se-lhes o limite de 600 %, apenas, para não agravar o custo da vida e ainda com a ilegal restricção de reverter exclusivamente para o pessoal a receita do augmento de sobretaxa.

Como se o preço de transporte nos caminhos de ferro fosse elemento preponderante no preço das mercadorias! E acresce ainda a revoltante, incoherencia de se elevar a 700 % a sobretaxa nas linhas do Estado e a 300 % o limite para os generos de primeira necessidade na mesma occasião em que ás companhias se impunham os limites de 600 e 200 %!

Dessa mesma ausencia de politica ferroviaria digna d'esse nome dão testemunho varios factos occorridos.

Sem inquerito previo, sem classificação, sem exame do assumpto pelas estações tecnicas civis e militares, sem discussão seria a politica de campanario levou de assalto em ambas as Camaras o voto de um projecto de lei auctorizando as Camaras municipaes interessadas a construir a linha do Carregado a Peniche cuja directriz foi apreciada na *Gazeta*. Menosprezaram-se os direitos da Companhia Real. Pôz-se de parte a transversal tão necessaria de Setil a Peniche. Sabotou-se o plano complementar decretado em 1907 nos termos legais e após maduro estudo. E lançam-se as Camaras municipaes numa onerosa aventura financeira, cujos encargos alijarão mais tarde para o Estado.

Como é sabido, tem-se procedido com singular desprezzo de todas as normas legais. Assim achando-se concedidas as linhas do Alto Minho, que abrangem as de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna aos Arcos, em vez de se definir a situação para com a empresa concessionaria fizeram-se novas concessões parciaes de linhas sobre estradas coincidindo com aquellas e mandou-se vir por conta de reparações o mate-

rial para o tramway electrico de Vianna aos Arcos.

Surgiu o pedido de concessão de linhas da Povoia a Darque e Espozende a Braga, sobre o qual se pronunciou a Junta Consultiva que ponderou dever-se excluir da classificação o troço da Povoia a Lanudos e de Barcellos a Braga. Mandou-se abrir inqueritones nesses termos, mas pouco depois sae outra portaria mandando comprehender no inquerito os troços de Povoia a Lanudos e Barcellos a Braga, que tinham sido excluidos. E tendo o despacho para inquerito corrido pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, as portarias mandando-o fazer, emanam da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, vindo a segunda, assignada não pelo Ministro do Commercio; mas pelo do Trabalho.

Sofreram no anno findo mais uma reforma radical os serviços dos Caminhos de Ferro do Estado. Publicamo-la sem a apreciar por motivos obvios, embora desse materia para larga critica pela complicada e ilogica organização que pôs em vigor.

Vaticinamos-lhe efemera duração e não nos parece que seja a formula que arranque à anarchia profunda os serviços, especialmente, no Sul-Sueste. E' o caso de invocar o *quid vanac leges sine moribus*. O estado a que elles chegaram mercê da profunda indisciplina, suscita o grave problema da entrega da exploração a companhias que salvem linhas tão importantes do descalabro material e moral em que cahiram.

### O pessoal dos caminhos de ferro inglezes

Segundo uma recente estatistica publicada pelo Ministerio dos Trasportes de Inglaterra, o numero total de empregados nos caminhos de ferro d'aquelle paiz no mez de março do corrente anno era de 681.778. Em igual mez de 1922 existiam 676.802, havendo, portanto agora um augmento de 4.976 agentes, o que representa uns 0,74%. Em 1921 existiam 735.870, havendo, pois, em relação a esse anno, ainda uma importante redução.

Dos numeros acima indicados relativos a 1923 pertencem 109.376 ao Great Western, 202.232 á London & North Eastern, 268.835 á London Midland & Scottish, e 70.479 á Southern. Os restantes são distribuidos pelas outras empresas mais pequenas que occupam entre 4 a 6 mil agentes.

O numero de mulheres empregadas nos caminhos de ferro é de 22.895. Um verdadeiro exercito feminino.

### Projecto de um Transahariano

Segundo informações da imprensa franceza, achase pendente da sancção parlamentar um projecto de lei auctorizando a construcção de um caminho de ferro atravez o Sahará o qual partindo de Oran terá o seu terminus em Ougabougou.

Esta importante linha, que os engenheiros francezes contam ter concluida dentro de uns sete ou oito annos, representa um grande beneficio para o desenvolvimento do commercio francez, pois que irá crear na Africa franceza novos mercados para os seus productos.

Foi feita no anno findo a concessão de Caminhos de ferro electrico sobre estradas de Cacilhas a Cezimbra com eventual ligação para Setubal, havendo elementos de valor para a sua construcção.

Findo o anno de 1923, legando ao seu successor uma situação pouco lisonjeira.

Para a melhorar seria precisa uma larga e criteriosa acção reformadora, subordinada a um plano methodico e perseverantemente executado.

Como, no cahos politico em que agonisamos, de incompetencia e instabilidade governamental. Em menos de dois mezes trez ministros na pasta do Commercio!

O actual ministro, dr. Antonio da Fonseca, tem qualidades não vulgares de intelligencia e de trabalho criterioso reveladas na sua curta passagem anterior pelo Ministerio do Commercio.

Quantas semanas será agora ministro? Terá tempo de preparar as reformas necessarias e de as fazer votar pelo Parlamento?

Bem difficil é a confiança no futuro que se nos impõe como idéa-força necessaria para o melhorar. E' o caso de apelarmos para o tradicional *Deus super omnia* com que é uso fechar os juizos do anno.

### Tarifa de emolumentos dos funcionarios das alfandegas hespanholas

O Directorio Militar hespanhol acaba de solucionar definitivamente uma questão que ha bastante tempo se vinha arrastando e que deu logar a muitos protestos da parte do commercio, qual a tabela de gratificações — *derechos obvencionales* — ou emolumentos do pessoal das alfandegas.

Em 1922 foi publicada uma tarifa regulamentando a percepção d'esses direitos, nos quaes tinham participação o pessoal da Direcção das Alfandegas e da Secretaria da Junta de *Aranceles y Valorizaciones*. Mais tarde, em Janeiro d'este anno, foi essa tarifa suspensa, e encarregada uma commissão de estudar o assumpto.

Entretanto a applicação das taes *obvenciones* estava sendo feita por uma fórmula um tanto arbitraria que deu logar a protestos e reclamações das pessoas, em especial commerciantes, que tinham de despachar as suas mercadorias, e que achavam as *obvenciones* um tanto escaldantes.

Com o decreto de 15 do mez passado ficou o assumpto regulamentado, não podendo d'aqui em diante o pessoal aduaneiro afastar-se das taxas fixadas na tarifa, nem podendo acceitar quaesquer gratificações, seja por que titulo fôr que não estejam na mesma previstos, sob pena de severa punição, que vae desde a suspensão até á demissão do cargo, sem prejuizo da responsabilidade criminal em que tenham incorrido.

### KALENDARIOS

Da "Vacuum Oil, C.<sup>o</sup>" recebemos um artistico calendario para 1924. Tambem a "Papellaria da Moda" e a "Papellaria Camões" nos enviaram uns bonitos calendarios de parede.

A todos, os nossos agradecimentos.



# OS CAMINHOS DE FERRO E A DEFEZA NACIONAL

por RAUL ESTEVES

Ociosos seria pretender encarecer com quaesquer considerações, já muito repetidas, o importante papel que na defeza de um paiz desempenha o seu systema ferroviario.

Essa importancia ficou ainda bem realçada em todas as operações da ultima guerra, onde, de um e outro lado, os caminhos de ferro foram elemento imprescindivel para a realização dos varios planos estrategicos formulados, e para a propria manutenção dos enormes effectivos combatentes postos nas linhas de batalha.

Nenhum dos outros meios de transporte, que aliás tiveram tambem largo emprego em todas as operações, alcançou o logar primacial que foi conquistado e mantido até final pelos caminhos de ferro.

Os bons resultados obtidos devem-se incontestavelmente não só á somma de elementos pessoas e materiaes de que se dispunha, mas tambem á boa organização que, desde o tempo de paz, se tinha preparado e constantemente aperfeiçoado.

Em todo o caso, da experiencia resultante da guerra muitos ensinamentos se colheram, que serviram para executar as necessarias correcções n'aquillo que se reconheceu não ser ainda o que devia ser para que os caminhos de ferro prestassem todo o valioso auxilio que d'elles exige a defeza de um paiz.

Depois da guerra muitos trabalhos tem sido publicados sobre o serviço militar dos caminhos de ferro, quer no que respeita ao que durante a guerra se realisou, quer no que se refere ás condições que de futuro lhes devem ser impostas.

Em França, especialmente, o assumpto tem sido largamente versado quer em trabalhos technicos profissionais, quer em estudos militares das revistas da especialidade.

No esplendido trabalho do coronel Hénaff e capitão Bornecque: «Les chemins de fer français et la guerre», largamente documentado e illustrado, podem encontrar-se todos os detalhes mais interessantes sobre o serviço de caminhos de ferro na guerra, quer sob o ponto de vista militar, quer sobre o ponto de vista tecnico.

Demais o coronel Hénaff, auctoridade de incontestavel valor no assumpto, tem tratado ainda, em varios artigos de revistas da especialidade, os problemas mais importantes relativos ao emprego dos caminhos de ferro em futuras guerras, apontando as conclusões deduzidas do que se passou na ultima guerra.

Estas conclusões podem referir-se essencialmente a tres grupos de factos, que devem ser tomados em consideração devido ás novas condições creadas durante e após a guerra: factos de ordem militar, factos de ordem technica, e factos de ordem organica.

\* \* \*

Nos factos de ordem militar a considerar como influindo na futura organização dos caminhos de ferro, na hypothese de guerra, avulta muito principalmente o desenvolvimento dado ás operações da guerra aerea,

Assim, os bombardeamentos por aeroplanos foram

um poderoso meio de acção sobre as gares e linhas de caminhos de ferro, que muitas vezes prejudicaram ou difficultaram o bom serviço das communicações ferroviarias.

Quem presenciou o que era o encarniçado ataque dos aviões de bombardeamento sobre as principaes installações e cruzamentos das linhas ferreas, é que pode avaliar a enorme importancia que tem de se attribuir no futuro a tudo o que represente uma defeza ou uma precaução contra aquelle temivel inimigo,

N'este sentido preconisa-se agora o descongestionamento e divisão das grandes installações que até agora se reuniam n'uma unica gare, que pela sua importancia exigia um consideravel desenvolvimento de linhas, armazens e outras edificações accessorias.

E' para atender uma tal disposição, se nos recordarmos dos celebres bombardeamentos das estações de Etaples, de Andruicq e de Chalons.

No nosso Batalhão tivémos tambem occasião de presenciar durante alguns mezes os sucessivos e importantes bombardeamentos das gares de Aubigny e de Saint Pol, e a terrivel explosão dos comboios de munições na linha de Brias, junto áquella ultima gare.

Assim, para evitar este importante risco, convem que os serviços, que até aqui se concentravam n'uma só estação, sejam distribuidos por um grupo de estações proximas, constituindo uma zona de serviço, devidamente organizada com as suas communicações telephonicas e o seu systema de defeza aerea.

Vê se, portanto, a influencia que este facto deve ter na propria organização commercial das linhas ferreas, e d'aqui se conclue que hoje não são para preconizar as grandes gares, pela condição inevitavel que as destina a tornarem-se um alvo certo dos bombardeamentos aereos, desde as primeiras operações de uma guerra.

Quanto ao perigo destes bombardeamentos nas grandes obras de arte e cruzamentos importantes de linhas, deve prevêr-se a sua substituição pelo estudo prévio dos desvios a estabelecer no caso da provavel inutilização.

Outro ponto ainda a attender nos futuros transportes militares em tempo de guerra, é dos novos materiaes de consideravel peso que haverá a carregar nos comboios, taes como os tanks, as peças de grande calibre, etc.

Para estes transportes ha a preparar os convenientes accessorios de embarque e desembarque, itinerários que lhes são permittidas segundo os gabarits estabelecidos, etc.

\* \* \*

Entre os factos de ordem technica que ha a considerar hoje nas questões dos transportes militares, ferroviarios, uns são favoraveis a estes transportes como, por exemplo, o freio continuo que permittirá, augmentar a velocidade dos comboios militares, a repetição dos signaes da via sobre a locomotiva que dá maior garantia de segurança na circulação, e os engates automaticos que facilitarão consideravelmente o

trabalho da formação dos comboios, sérias opposições é o da electrificação das linha férreas.

Em primeiro lugar deve attender-se a que as linhas electrificadas ficam, em caso de guerra, consideravelmente expostas a uma rápida inutilização pelos bombardeamentos aereos dirigidos contra a estação geradora da força motriz.

A linha electrificada será, portanto, uma linha essencialmente vulneravel aos ataques da viação inimiga,

Por outro lado, a diminuição do numero de locomotivas a vapor tornará mais difficil a concentração dos meios de tracção que em muitos casos se torna absolutamente necessaria.

Apontam-se como medidas destinadas a, de algum modo, attenuar estes inconvenientes, as seguintes:

a) As linhas electrificadas deverão conservar-se em estado de poder ser utilizadas pela tracção a vapor, dispondo de todas as nessessarias instalações accessorias para esse fim.

b) O numero de locomotivas a vapor a conservar em reserva não deve descer abaixo de um limite indicado pela auctoridade militar.

c) A electrificação não deve ser permittida nas zonas de fronteira, nem nos pontos especialmente importantes para a defeza do paiz.

\* \* \*

Finalmente, ha ainda, como dissémos, factos de ordem organica que hoje influem nas modificações a fazer para a applicação dos Caminhos de ferro ás operações de defeza nacional.

Um dos elementos, cuja realisação definitiva traria incontestaveis vantagens sob o ponto de vista da preparação militar, é a unidade de direcção nas diversas linhas da rede ferro-viaria de um paiz.

Essa unidade de direcção, foi conseguida, até certo ponto, em França, com a lei de 1921 que estabeleceu a solidariedade financeira das diversas redes ferroviarias, incluido a do Estado.

No artigo primeiro da convenção annexa áquella lei estabeleceu-se que haverá uma organização commum destinada a assegurar a coordenação das differentes explorações, em concordancia com os interesses geraes da nação.

Esta organização é constituida pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, e por uma Commissão de Direcção.

Embora se reconheça que esta solução, pelas defficiencias que apresenta não corresponde ainda ás necessidades de uma boa preparação militar dos Caminhos de ferro, é certo, comtudo que ella constitue um valioso progresso já realiado.

Aquelle Conselho Superior, em que está devidamente representado o Ministerio da Guerra, tem na sua competencia tudo o que se refere ás seguintes questões:

- a) Concessões de novas linhas.
- b) Programmas dos trabalhos complementares.
- c) Projectos de electrificação de linhas.
- d) Projectos de concordancias entre as diversas linhas e outras vias de comunicação,
- e) Programmas de aquisição do material circulante e uniformisação dos diversos typos.
- f) Regulamentos geraes de exploração e methodos de signalisação.

Por esta simples enumeração se pode avaliar da importancia da tarefa commettida ao referido Conselho, e do valor justamente attribuido á intervenção militar em assumptos que tão intimamente se relacionam com a defeza nacional.

Entre nós, está bem patente que nada do que fica dito se tem sequer pensado em attender em qualquer dos diplomas sobre caminhos de ferro publicados durante e depois da guerra.

Tambem não deve extranhar-se este facto, num paiz em que só a politica partidaria e mesquinha merece, em regra, a attenção dos que de qualquer modo interveem na elaboração d'aquelles diplomas.

A defeza nacional n'um paiz em que, de facto, a noção de nacionalidade se acha quasi obliterada, não tem, na verdade, razão de ser attendida.

Demais, e para o caso preciso dos caminhos de ferro, bem evidente se tem tornado que elles não são encarados, entre nós, como uma verdadeira arma de defeza do paiz, segundo a conhecida opinião dos mais auctorizados escriptores militares, mas constituem hoje mais do que nunca uma esplendida arma politica nas mãos dos que a sabem explorar.

## DIARIO DE NOTICIAS

Completou no passado dia 29, 59 annos de existencia o nosso colega da manhã "Diario de Noticias" que em commemoração dessa data organisou uma linda festa para as crianças dos Asylos no Colyseu dos Recreios, festa que resultou brilhantissima.

Ao nosso colega e em especial ao seu corpo redatorial enviamos as nossas saudações e votos sinceros pela sua prosperidades.

## O que foram os prejuizos causados pela guerra

Segundo um telegrama recebido de Paris encontram-se já reconstruidas mais de vinte mil officinas que haviam sido destruidas pelo inimigo, ocupando dois milhões novecentos e doze mil hectares. Quere isto dizer que quarenta por cento dos terrenos se encontram novamente aproveitados.

Estão tambem separadas quinhentas e noventa e oito mil casas devastadas pela invasão.

Se bem que haja ainda cento e quarenta e três mil casas para reconstruir, a verdade é que as regiões libertadas se encontram outra vez com a sua população normal.

Para chegar a este resultado a França teve que adiantar sessenta e seis biliões e além disso teve de pagar trinta e cinco biliões de indemnizações a pessoas.

## Conferencia sobre direito privado aereo

O governo francez, tendo resolvido convocar uma conferencia internacional de direito aereo, a fim de elaborar uma convenção regulando o assumpto e decidir sobre a conveniencia de unificação internacional de direito privado em materia aeronautica, convidou o governo portuguez a fazer-se representar n'essa conferencia. Convidado pelo Ministerio dos Negocios Estrangeiros, o ministro de Portugal em Paris, a assumir a representação do nosso governo na conferencia ou a indicar para esse effeito um dos secretarios da legação, escolheu para o desempenho de tal missão o sr. João Cisneiros Ferreira. A conferencia que havia sido convocada para o dia 10 do corrente, acaba, porém, de ser addiada para dia ainda não designado.

# MAIS UM ANNO RUINOSO

por QUIRINO DE JESUS

Decorreu mais um anno funesto em Portugal. A consideração da marcha galopante da crise poderá emfim determinar o começo da grande reacção necessaria contra as suas causas?

No circulo vicioso dos nossos males é o deficit do Thesouro a maior das adversidades, pesando gravemente sobre toda a vida nacional e acelerando cada vez mais a nossa desorganização. A quanto subiria elle no anno civil de 1923?

A resposta certa é impossivel, tão atrazadas e confusas andam as contas do Estado, nesta administração contraria ao bem publico. Ainda assim podemos fazer alguns calculos com certa approximação.

Os debitos do Thesouro ao Banco de Portugal attingiam 932.000 contos em 31 de Dezembro de 1922. Guiando-nos pelos ultimos balancetes publicados, podemos suppor que orçarão agora por 1.350.000 contos. Podemos concluir que tiveram pelo menos um augmento de 400.000 contos em 1923.

Durante o anno contrahiui-se o emprestimo de 6,5% na importancia nominal de £ 4000.000. E' de suppor que tenham vindo dahi uns 150.000 contos para as despesas da gerencia.

Já teriamos assim um deficit de 550.000 contos; muito superior, portanto, aos deficits illusorios que apparecem nos orçamentos. Mas não foi só isto.

Desconhecemos a marcha da divida flutuante. Ella deve ter crescido muito no primeiro semestre de 1923. Por outro lado, diminuiu consideravelmente no segundo, porque muitos dos credores liquidaram bilhetes do Thesouro para concorrerem ao emprestimo, e grande numero de depositantes da Caixa Geral de Depositos fizeram levantamentos para o mesmo fim e para atravessarem a crise monetaria do verão e outono. E' crível que ainda assim haja tido um crescimento de muitos milhares de contos em 1923.

Juntem-se, por outro lado, os pequenos emprestimos contrahidos na Caixa Geral de Depositos pelo Estado; os juros de mais de 100.000 contos na divida flutuante externa; as contas arrastadas que se vão deixando de pagar. O deficit do anno civil de 1923 deve ter sido entre 700.000 e 800.000 contos.

Apesar de se terem aggravado os impostos, esse foi o resultado. O de 1924 ainda seria pior, no caminho em que vamos.

As simplés notas acima apresentadas mostram que os recursos para supprimento do deficit continuam a ser pedidos principalmente ao Banco de Portugal.

O debito global do Thesouro ao Banco, no fim de cada anno civil, desde 1913, expresso em contos, fôra o seguinte:

Annos	Debito	Augmento annual
1913	71.079	—
1914	79.779	8.700
1915	101.923	22.144
1916	124.458	22.535
1917	161.815	37.357
1918	227.705	65.890
1919	319.546	91.941
1920	505.963	186.317
1921	645.727	139.764
1922	932.364	286.637

Nunca portanto o augmento foi como em 1923. Note-se que a progressão foi constante, pois só apparentemente houve a differença que o mappa mostra em 1921. Com effeito, em 1920 o Estado recebeu 41.000 contos para emprestar aos bancos e ao commercio reembolsando-os em 1921 e gastando-os só então nas suas despesas, alem dos outros 139.764 contos.

Quanto haverá crescido a circulação fiduciaria em 1923?

Ella era de 1.054.112 contos em 31 de Dezembro de 1922. Deve ter ficado entre 1.450.000 e 1.500.000 contos no fim de 1923. O seu augmento deve ter sido superior a 400.000 contos. Como sempre, foi por causa das contas do Estado.

No fim de cada um dos annos civis, desde 1913, a circulação fôra a seguinte em contos:

Annos	Circulação	Augmento annual
1913	86.559	—
1914	96.450	9.900
1915	115.009	18.550
1916	140.368	25.359
1917	193.121	52.763
1918	275.834	80.715
1919	370.627	96.793
1920	611.000	240.375
1921	736.900	125.898
1922	1.054.112	317.212

Tambem da mesma forma nunca foi tão grande o augmento como em 1923. A progressão tambem pode dizer-se constante, apesar da consideravel differença que vemos em 1921. Como já vimos antecipara-se em 1920 uma emmissão de 41.000 contos, que afinal foi para o Estado gastar em 1921. Ao mesmo tempo, se o Banco em 1921 não recorreu tanto á circulação, foi porque se lhe desenvolveram outras disponibilidades, especialmente as de depositos, cujo saldo de 25.260 contos em 1920 subiu para 53.781 contos em 1921.

Donde vem a maior parte do augmento das despesas do Estado e portanto da sua divida ao Banco e da circulação fiduciaria? Vem da desvalorização monetaria e do crescimento dos preços, como todos sabem.

O cambio médio fôra de 4 <sup>2</sup>/<sub>64</sub> no começo de 1921 e de 2 <sup>5</sup>/<sub>16</sub> no fim do mesmo anno, tendo fechado a 2 <sup>5</sup>/<sub>16</sub>, ou 103\$733 a libra-cheque. A derrocada cambial, embora com oscilações, continuou sempre, vindo a divisa de Londres em Dezembro de 1923 para baixo de 2, ou a libra para mais de 120\$000.

Ao mesmo tempo cresciam com maior velocidade os preços das mercadorias e dos serviços. O custo da vida deve ter ido a mais do dobro do que era em Janeiro de 1923. No ultimo semestre houve artigos que em poucos mezes se tornaram duas vezes mais caros.

Nem a queda do escudo nem a subida da circulação fiduciaria podem já ser a causa principal do encarecimento a que nos referimos. Elle é devido acima de tudo á defficiencia da nossa produção, e á ferocidade dos instintos de todas as classes, que esticam os

preços cada vez com maior furia a titulo de *defesa*, precipitando a catastrophe para onde caminhamos.

A loucura e a cegueira são gerais. Ninguem quere a salvação commum. Cada qual busca salvar-se com o esmagamento dos outros, sem comprehender que tambem ficará finalmente nos escombros.

Querem maiores salarios, maiores vencimentos, maiores lucros, maiores rendas, maiores vantagens de todas as especies. Só os senhor os, á sua parte, quere mais de 100.000 contos sobre o que recebem no paiz inteiro. Cada uma das outras classes quer muito mais ainda, no conjunto. São positivamente milhões de contos que todas as classes juntas desejam receber a mais.

Mas ao mesmo tempo, a população decresce, o trabalho diminue, a produção global vai baixando. Donde não de vir, portanto, as centenas de milhares de contos, e amanhã milhões, que todos estes loucos e cegos desejam?

Sómente podem vir do nada, por uma illusão. Sómente podem vir, como teem vindo, da circulação fiduciaria. O Estado vai buscar ao Banco de Portugal quantidades cada vez maiores de notas para as espalhar em todo o país por intermedio dos seus funcionarios e fornecedores. Todas as classes absorvem essa falsa riqueza, na esticadela dos preços, não sem irem no fundo multidões vitimadas por este regime de espoliação.

O falso dogma da *actualização* foi ensinado talvez pelo operariado, pela industria, pelo commercio e por algumas das classes liberais. Mas a politica, sustentando por fim que ella estava realizada nas despesas ruinosas e era preciso fazê-la nos réditos, veio torná-lo regra funesta e feroz da vida prática para todos aqueles de quem o aprendeu. Nunca tal heresia teve tão grande imperio como agora. Cada qual pensa apenas em duplicar salarios, vencimentos, honorarios, preços, commissões, de um dia para outro, queixando-se da carestia da vida e elevando-a assim aos saltos. A scena repetir-se-ha por cada um com mais proximidade entre um e outro augmento.

Mas como a produção do país é menor em conjunto, donde vem o capital para toda essa *actualização* publica e privada? De duas grandes verbas fatais. Uma é a dos creditos do Estado, sobretudo, como dissemos, pela emmissão de notas a descoberto, que serão assim cada vez maiores, e apanhadas no fim pelas chamadas forças economicas. A outra é talvez mais volumosa do que a primeira. E' a das reservas mobiliarias e imobiliarias do passado, que se vão consumindo sem reparo. Ellas são principalmente confiscadas ás vitimas sociais, que não sabem ou não podem fazer tambem actualizações em favor proprio, ou que as não podem realizar no mesmo grau. Por isso todos os valores acrescentados perdem logo, intrinsecamente, a maior parte daquilo que veio pelo augmento nominal. Este se fez pelo nada fiduciario, na funebre ausencia do ouro, pela expoliação, que supprime as classes medianas, eixo da sociedade, e pelo esgotamento da substancia nacional antiga. O que ahi vai crescendo sempre é um empobrecimento real, uma lava interior, e o perigo da patria.

Qual seria o fundo do abysmo, onde estamos rolando por todos estes barrancos? A falencia financeira, a miseria economica, a desorganização administrativa e social até o fim, as ultimas convulsões revolucionarias, as intervenções estranhas, as limitações do nosso dominio e soberania, e um pouco mais adiante a perda total da nossa independencia.

A impotencia de um paiz despenhado na desgraça do espirito e do corpo tende a ser infinita. Se elle é grande, como a Russia, pode entrar numa anarquia

lamentavel, em que os homens são aniquilados aos milhões. E' ainda o perigo da propria Alemanha, onde pode estar o centro do vulcão mundial. Se é pequeno, como a Austria, pode vir a implorar do estrangeiro que lhe dê o pão da vida. Os Estados lhe emprestam ouro, mediante sujeição a elles mesmo e á Liga das Nações, que lá teem representantes, para ser feita com elles a reforma que sem elles era necessaria e não foi possivel. Talvez alguns pedissem tambem aqui amanhã auxilios extremos de fora, que já ninguem presta sem exigir abdicções juridicas. Talvez a interferencia viesse diante de situações graves, que a Europa hegemonica trataria de dominar. Mas cá não seria a vinda, em nenhum caso, como nunca o foi, para nossa restauração. Seria para nos serem impostos, com mais utilidade para outros do que para nós, sacrificios ainda maiores do que deveramos fazer por nós mesmos. Haveria isso com amputações de territorios coloniais e abatimentos de animo. Estes coincidiriam com a decadencia quantitativa, moral e phisica da população. Um pouco mais tarde a fusão iberica seria inevitavel, ainda que os Estados do norte o não quizessem.

E' para estes infortunios que, nos maiores abandonos publicos e particulares, está dirigida hoje a nossa auto-destruição. Mas é tambem verdade luminosa que ha um genio efficaz de immortalidade nesta patria. No mundo antigo, os Estados pequenos, e até os grandes, desapareciam subjogados ou absorvidos por um só. No moderno existem muitos de todos os tamanhos, e os menores chegam ás vezes a escapar melhor do que os maiores, nas proprias tempestades gerais. No centro da Europa, com todas as condições nossas e alheias, Portugal teria já sucumbido. Aqui, a geographia dá força á nossa hereditariedade: á nossa alma. Constituido ha muito com a sua unidade actual; tendo como defesa a Hespanha, com a barreira dos Pireneus, em face da Europa central, e a sua propria historia em face da Hespanha; dispondo do Oceano para as suas expansões e para as suas alianças; possuindo, pelo passado e pela natureza, um destino ligado com a civilização—Portugal parece ter garantida a eternidade entre as nações, uma vez que lhe não falte a virtude. Capaz de cair e de recahir no abysmo, o seu espirito reveste-o de azas heroicas para sair de lá, quando até o podem julgar perdido. Assim foi no fim do seculo XIV, quasi no meado do XVII, e no primeiro quartel do XIX.

Que fará elle agora, se não reagir e salvar-se, nas agitações do tempo, com a visão crescente dos seus perigos? Devem contar com este poder immenso, devem obedecer-lhe para o esforço, todos aqueles que teem o coração cheio de patriotismo e de apreensões fundadas.

## desarmamento ...

**A Inglaterra tem em construção o maior submarino do mundo**

Os estaleiros inglezes ultimam a construção de um super-submarino. Tem o numero XI e será o maior e o mais veloz do mundo. O deslocamento de 3:500 toneladas é quasi equivalente ao tipo do cruzador ligeiro "Carolina". A sua velocidade de 33 milhas horarias lhe permitirá acompanhar esquadras de alto mar. O armamento previsto comprehende seis canhões de 120 m/m.



## PARTE OFFICIAL

### MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 864)

#### CAPÍTULO IV

##### Prémios e recompensas

Art. 255.º Os bons serviços dos empregados podem ser recompensados pela seguinte forma :

- 1.º Carta do chefe do serviço escrita e assinada pelo proprio ;
- 2.º Louvor em ordem da Direcção ;
- 3.º Louvor em ordem da Administração Geral ;
- 4.º Licença com vencimentos ;
- 5.º Gratificação pecuniária ;
- 6.º Promoção por distinção.

Art. 256.º O louvor será conferido ao empregado que no desempenho de qualquer missão especial de serviço proceder com zelo, bom criterio e provada capacidade.

Art. 257.º As licenças com vencimento, concedidas como prémio, poderão ser dadas aos empregados em relação aos quais os respectivos chefes informem que sua assiduidade, exemplar comportamento, reconhecida competência ou serviços revelantes, se tornaram dignos de especial consideração.

§ 1.º Estas licenças podem ser concedidas até dez dias pelos directores e até trinta dias pelo administrador geral, sob proposta dos directores.

§ 2.º As licenças a que se refere este artigo não poderão ser dadas a empregados que tenham sofrido pena de suspensão ou baixa de classe.

Art. 258.º As gratificações pecuniárias podem ser concedidas até a importancia de trinta dias do vencimento pelos directores e além dessa importancia pelo administrador geral, aos empregados que prestarem qualquer serviço relevante, aos que exercerem outras funções além das do seu cargo, com provado zelo e ainda aos que pela sua actividade, competência e dedicação pelo serviço tenham promovido notáveis benefícios ou interesses para a administração e por isso se tenham tornado dignos de consideração especial.

Art. 259.º A promoção por distinção só pode ser concedida como recompensa de actos de valor excepcional.

§ único. A promoção, nos termos deste artigo, só pode ser concedida com o parecer favorável do Conselho de Administração, sobre proposta fundamentada, e é da competência do administrador geral para o pessoal jornalheiro e do Ministro do Commercio para o restante pessoal.

#### CAPÍTULO V

##### Das penas disciplinares

Art. 260.º Considera-se infracção disciplinar todo o acto ou omissão contrárias aos deveres profissionais do empregado e designadamente a prática de actos de manifesta hostilidade contra a República, a inobservância das disposições legais e das ordens a que estiver sujeito o serviço dos caminhos de ferro e, em geral, qualquer acto ou omissão disciplinarmente punido nos termos deste decreto.

§ 1.º O empregado tem sempre direito a reclamar, em termos convenientes, no prazo de 48 horas, contra qualquer ordem receperante a entidade imediatamente superior à quella de quem a recebeu e sem prejuizo do seu cumprimento.

§ 2.º Para os efeitos do parágrafo anterior poderá o empregado pedir que qualquer ordem verbal lhe seja comunicada por escrito, o que lhe deverá sempre ser satisfeito.

Art. 261.º As penas disciplinares applicadas aos empregados são :

- 1.º Advertência ;
- 2.º Repreensão verbal ou por escrito ;
- 3.º Repreensão publicada em ordem do serviço ;
- 4.º Multa até cinco dias de vencimento ;

5.º Suspensão de exercicio e vencimento por tempo não superior a cento e oitenta dias ;

6.º Transferência por castigo ;

7.º Baixa de classe ou categoria ;

8.º Demissão.

§ único. As decisões dos tribunais não influem nas penas disciplinares a aplicar aos empregados, nos termos deste regulamento.

Art. 262.º São circunstâncias agravantes da infracção disciplinar ;

- 1.º A premeditação ;
- 2.º O ser cometida durante o cumprimento de pena disciplinar ;
- 3.º O ser cometida de combinação com outros individuos ;
- 4.º A acumulação de infracções ;
- 5.º A reincidência.

§ 1.º A premeditação consiste no desígnio formado ao menos vinte e quatro horas antes da infracção.

§ 2.º Dá-se a acumulação de infracções quando o empregado comete mais de uma infracção disciplinar na mesma ocasião ou comete outra antes de ser punido pela anterior.

§ 3.º Dá-se a reincidência quando o empregado comete nova infracção antes de correr um ano, contado do dia em que termina o cumprimento da pena anterior.

Art. 263.º São circunstâncias atenuantes de infracção disciplinar ;

- 1.º O bom comportamento anterior e os bons serviços prestados ;
- 2.º A confissão espontânea da infracção.

Art. 264.º São causas de advertência e repreensão verbal os casos de negligência, erros ou faltas leves de serviço.

§ único. A applicação destas penas não será registada na matrícula do empregado.

Art. 265.º São causas de repreensão, publica em ordem de serviço, a repetição de faltas indicadas no artigo anterior.

Art. 266.º São causas de multa :

1.º A falta de comparência nos lugares e à hora em que por obrigação ou ordem superior o empregado deve apresentar-se, quando dessa falta não resultem prejuizos sensíveis para o serviço ;

2.º A negligência, desatenção e infracção dos regulamentos, pelos accidentes que possam determinar ;

3.º A falta de verdade nas informações prestadas, quando dela não resulte prejuizo grave.

Art. 267.º São causas de suspensão ;

1.º A insubordinação ;

2.º A falta de respeito para com os superiores ;

3.º A desobediência às ordens superiores em objecto de serviço ;

4.º A divulgação do que ocorrer no respectivo serviço e de que possa resultar prejuizo para o mesmo ;

5.º A embriaguez em serviço ;

6.º O cometimento de pequenos furtos ;

7.º A negligência, desatenção e infracção dos regulamentos, agravada pela reincidência ou pelos accidentes que possam determinar e quando não seja motivo para demissão ;

7.º A pronúncia por qualquer crime, logo que o respectivo despacho tenha sido intimado ao réu e enquanto a mesma pronúncia substituir ;

8.º A falta de verdade nas informações prestadas quando dela resultem prejuizos graves ;

9.º A condenação por crimes a que não seja applicável a pena de demissão.

Art. 268.º Ao empregado que tiver sido suspenso pelo motivo previsto no n.º 7.º do artigo antecedente serão restituídos os vencimentos se fôr despronunciado e trancada a respectiva nota.

Art. 269.º São causas de transferência :

1.º O mau procedimento e ofensa ao decóro do serviço ; e a descortezia comprovada nas relações com o público em actos de serviço ;

2.º A insubordinação quando se reconhecer a necessidade da applicação desta pena.

§ único. A applicação da pena de transferência por castigo deverá ser feita quanto possível sem prejuizos de terceiros.

Art. 270.º São causas de baixa de classe ou categoria as faltas a que é consignada a pena de demissão quando os bons antecedentes do empregado justifiquem a diminuição da pena.

Art. 271.º São causas de demissão :

1.º A condenação em pena maior ;

2.º A falta de probidade e o desdouro público por factos ou actos desonrosos ;

3.º O desvio de fundos ou valores confiados à sua guarda ;

4.º A participação em lucros provenientes do andamento ou solução de negócios pendentes nos respectivos serviços ;

5.º A insubordinação grave ;

6.º A incapacidade e a embriaguez, desatenção, negligência ou infracção das leis ou regulamentos, de que tenham resultado ou pudessem resultar accidentes de gravidade ;

7.º O abandono das funções do seu cargo de que possam resultar accidentes de gravidade ;

8.ª Trinta faltas seguidas ao serviço, não justificadas, ou quarenta e cinco ou interpoladas, no prazo de um ano;

9.ª A reincidência em faltas que tenham moivado duas suspensões por qualquer dos casos previstos no artigo 267.ª;

10.ª A prática de actos de hostilidade contra a República.  
§ único. Além da pena de demissão no caso do n.º 3.º ficam ainda os empregados sujeitos ás penalidades e responsabilidades que por lei lhes sejam applicáveis como exactores da Fazenda Nacional.

Art. 272.ª Salvo por abandono de lugar, nenhuma pena pode ser imposta sem que o empregado seja ouvido sobre a arguição.

Art. 273.ª Para imposição das penas de suspensão superiores a dez dias e das penas de baixa de classe e demissão é necessário processo disciplinar em que sejam ouvidos o acusado e testemunhas que produzir em sua defesa.

Art. 274.ª As penas de gradadas nos n.ºs 1.ª a 4.ª do artigo 261.ª são da competência aos chefes de secção e inspectores em relação aos seus subordinados, devendo ser immediatamente comunicadas aos respectivos chefes dos serviços.

## Caminhos de Ferro do Estado

### Administração Geral

Manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, que nos termos do disposto nos artigos 7.º e 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898, se proceda do inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de 20 dias sobre a construção em leito próprio de uma linha com via de um metro, que partindo da Povoa de Varzim, com ligação da estação do Porto à Povoa, siga a costa por Avela-Mar, Estela, Praia da Apúlia, Fão, Esposende, Castelo do Neiva, e Anha, indo terminar a Cais Novo, na margem do Lima; e de uma linha transversal, que partindo de Esposende e seguindo próximo das povoações e pela margem direita do rio Cávado, passe por Barcelos, atravesse o rio em S. Vicente de Areias, terminando junto da estação de Braga, na linha do Minho e Douro.

Esta postaria amela e substitue a postaria publicada a p. 3976 e 404 do Diário do Governo n.ºs 276 e 270 - 2.ª Série, de 16 e 20 de Novembro do ano corrente, do teor seguinte:

Manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que nos termos do disposto nos artigos 7.º e 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898, se proceda ao inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de 20 dias, sobre a construção das linhas de Lousos a Apúlia, Fão de Esposende; de Esposende a Dargen, na linha do Minho; e de Esposende a Barcelos.

Paços do Governo da República, 3 de Dezembro de 1923.  
O Ministro do Interior do Trabalho - *Petro Gó's P.ta.*

Atendendo que é vantajosa para os interesses do Estado a proposta da Sociedade Construtora de Cimento Armado, Limitada, apresentada no concurso publico realizado em 3 de Outubro corrente, para a arrematação da empreitada de construção da ponte de Bensafriou na estrada de acesso à estação de Lagos, do Ramal de Portimão a Lagos:

Manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com a informação da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, de 11 do referido mez, e achando-se satisfeito o desposto no primeiro periodo do artigo 66.º do regulamento geral da contabilidade publica, adjudicar a referida empreitada a mencionada Sociedade, pela importancia total de 198.000\$00.

Paços do Governo da Republica, 31 de Outubro de 1923. — O Ministro do Comercio e Comunicações, — *João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.*

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ás conclusões do auto de vistoria á linha férrea de Martingança á Batilha, datada de 17 do corrente, manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, autorizar provisoriamente a Sociedade Mineira do Lena a explorar a referida linha para o transporte dos minérios das suas concessões.

Paços do Governo da Republica, 21 de Dezembro de 1921. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Ferreira da Fonseca.*

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e comunicações, que seja declarada sobrança a parcela de terreno, com a area de 3.510 metros quadrados, situada á esquerda da linha ferrea do norte, entre os kilometros 299.240 e 300.260, devendo a Companhia, em caso de

alienação, adoptar, qualquer dos dois sistemas de vedação que indicou no seu officio n.º 3.637 - D. G., de 23 de Agosto, submetendo á aprovação do governo o contracto que fizer com a Camara Municipal de Ovar.

Paços do Governo da Republica, 21 de Dezembro de 1923. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Ferreira da Fonseca.*

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que, nos termos do disposto nos artigos 7.º e 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898, se proceda a inquerito administrativo de utilidade publica, por espaço de vinte dias, para a inclusão no plano da rede ferroviaria ao sul do Tejo, de uma linha férrea que partindo do rio das Enguias, terminus do ramal de Aldeia Galega, o limite sul do distrito de Lisboa, até á estação de Muge, na linha férrea de S. til-Vendas Novas, passando perto de Samora Correia, Benavente e Salvaterra de Magos, vá entroncar com a de Aldeia Galega - Aleoche, Rio das Enguias.

Paços do Governo da Republica, 19 de Dezembro de 1923. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Ferreira da Fonseca.*

## A força das marés como fonte de energia eléctrica

Vae-se pouco a pouco pondo em pratica o tão preconizado aproveitamento da força mecanica das marés para a producção de energia eléctrica. Em França, a Camara dos Deputados approvou recentemente um projecto de construcção de uma estação eléctrica em Finisterra, para a qual será aproveitada a grande differença que alli se nota entre o nivel da maré baixa e o da maré alta.

Construir-se-ha um dique no estuario e ahi serão install das quatro turbinas, dispostas de modo que aproveitem a mesma força quando a agua corra em uma ou outra direcção. Dois alternadores adaptados ás turbinas, produzirão uma corrente de 1.500 volts. E' possivel que se aproveitem, com esse processo, cerca de 4.800 cavallos de força; entretanto a producção media calculada é de 1.600. O rendimento annual em kilovatios-hora elevar-se-ha a avultadissima quantia.

Em outros paizes, especialmente na America do Norte, a força das marés está sendo utilizada fortemente e com grandes vantagens economicas para a producção da electricidade. Porque não trataremos nós de fazer o mesmo?

## Interesses portugueses no Brazil

Em reunião do Conselho Director da Camara Portuguesa de Commercio desta Capital, o Consul Geral de Portugal fez a seguinte communicação:

"Para levar a effeito a propaganda que reputo indispensavel e completar quanto possivel o programma de remodelação do Consulado Geral, creei uma secção de estatistica com o fim especial de fornecer ao nosso governo, ás nossas instituições commerciaes e aos commerciantes dos dois paizes, dados que permitam apreciar-se, facilmente, o valor das compras e vendas realizadas, — a natureza das mercadorias que constituem, presentemente, o nosso intercambio commercial: o declinio ou o augmento da emigração portugueza; os retornos desta para Portugal; o numero dos repatriados; o numero dos fallecidos; o augmento ou diminuição da receita consular; o numero e natureza dos actos praticados; dados estatisticos que, no seu conjunto, possam servir de fonte segura para estudo e orientação da nossa politica economica com este paiz e determinar a relação de parallelismo entre a emigração e a importação de Portugal ou o desequilibrio da balança emigratoria; importação portugueza".

# União Internacional de Caminhos de Ferro

## Estudos em que está empenhada

De todas as organizações internacionais de caminhos de ferro é sem duvida a U. I. C., criada ha pouco mais [de um ano, aquela que maior trabalho proficuo tem realisado, e aquela que, pelo seu meto e organização, está destinada a produzir uma mais benefica acção nos caminhos de ferro de todo o mundo, mórmente no que diz respeito às suas relações internacionaes.

Logo após a reunião da assembleia geral realizada em Paris em 1 de Outubro do ano passado, na qual foram apreciadas, devidamente estudadas e definitivamente aprovadas as soluções indicadas pelas reuniões dos delegados das diferentes comissões de estudo, foram essas mesmas comissões encarregadas de novos assumptos, sobre os quaes deverão apresentar, dentro em breve, propostas de solução. E, assim, os trabalhos não foram interrompidos, continuando sempre o estudo iniciado das mais importantes questões que interessam o trafego internacional das administrações ferroviarias—membros que dela fazem parte,

Falámos já da constituição da U. I. C. e da forma como está feita a sua organização, quer propriamente constituiva, quer da sua organização de trabalho, e ocioso se torna repeti-lo agora.

Limitaremos, pois, o que dizemos hoje, á enumeração das questões cujo estudo está cometido ás cinco comissões e, por elas, será facil verificar, não só a magnitude dos assumptos sobre os quaes recaiu a sua atenção, mas ainda o criterio seguido e a minucia com que esses assumptos são tratados.

A' comissão do *Trafego de passageiros* compete estudar e dar o seu parecer na reunião que deve reallisar no dia 7 de Abril em Florença as questões seguintes:

1.º) — "Unificação da apresentação ao publico das tarifas internacionaes de passageiros". Questão já discutida na sua reunião de 25 de Junho, em Vienna e sobre a qual deve apresentar um projecto — tipo de condições a ser adoptado. São seus relatores os caminhos de ferro franceses e os caminhos de ferro alemães.

2.º) — "Principio de estabelecimento de tarifas internacionaes de passageiros tendo em vista a presente situação da instabilidade das taxas de cambio". Também esta questão foi submetida á primeira reunião desta comissão, tendo sido resolvido que o relator (caminhos de ferro suecos) preparem um novo relatorio complementar.

3.º) — "Etiquetagem obrigatoria das bagagens no trafego internacional". Assumpto que, também discutido em Vienna, ficou para de novo ser estudado, depois de sobre ele se ter pronunciado uma sub-comissão nomeada para esse fim, tendo em vista os trabalhos da comissão de "Trafego de mercadorias" sobre os volumes em geral.

4.º) — "Definição dos objectos que poderão ser aceitos como bagagens em trafego internacional".

Questão nova proposta pelos caminhos de ferro franceses e de que é relator o caminho de ferro Belga.

5.º) — "Bagagens não acompanhadas, em trafego internacional". Questão proposta pelos caminhos de ferro alemães, e da qual são os unicos relatores.

A comissão do *Trafego de mercadorias* tem a seu cargo o estudo:

1.º) — "Etiquetagem obrigatoria dos volumes no trafego internacional — Casos especiaes — volumes frageis", sobre o que deve incidir a discussão passada nos trabalhos das sub-comissões nomeadas para esse fim, sendo o primeiro relator os caminhos de ferro holandezes, e o segundo os caminhos de ferro ingleses.

2.º) — "Determinação das condições de embalagem a exigir quer de uma maneira geral, quer para determinadas mercadorias, que sendo objecto de trafego internacional, exijam precauções especiaes (liquidos, etc.). Questão proposta pelos caminhos de ferro franceses e da qual é relator o caminho de ferro do Estado da Hungria.

3.º) — "Utilização, em transportes internacionaes, de vagões que, pertencendo a administrações ferroviarias ou a particulares, sejam providos de utensilios ou eventualmente, de aparelhos especiaes para produzirem, em marcha, condições especiaes necessarias á conservação das mercadorias. Disposições a tomar quer debaixo de ponto de vista da segurança e admissão em troca, quer debaixo do ponto de vista da taxa a e aplicar na parte respeitante ao peso morto suplementar que ha a rebocar em face da existencia dos utensilios e aparelhos especiaes".

Este assumpto em que é relator o caminho de ferro francês na parte respeitante a esta comissão, está simultaneamente sujeito ao estudo das comissões de *Troca de Material Circulante e Questões Technicas*.

4.º) — "Elaboração de uma nomenclatura de mercadorias redigida em francês e traduzida na lingua de cada paiz interessado, para servir de base ao estabelecimento das tarifas internacionaes". Relator unico a administração dos caminhos de ferro federaes suissos.

Da apreciação de todos os relatorios desta comissão deve ocupar-se a sua reunião em Florença, em 10 de abril.

Por sua parte, a comissão de *Contas correntes e cambios* tem a seu cargo o estudo:

1.º). "Organização da Camara de Compensação unica, cuja criação foi decidida pela comissão na sua reunião de Nice (9 de Novembro de 1923).

2.º). "Estabelecimento das bases de uma estatística internacional para uso das administrações dos caminhos de ferro" — proposta dos caminhos de ferro alemães, tendo como relator os caminhos de ferro italianos e como co-relatores os caminhos de ferro alemães e tcheco-slovacos. Relator e co-relatores devem proceder de comum acordo, estabelecendo um questionario comum a dirigir ás diferentes administrações—membros.

A reunião desta comissão é também em Florença, em 15 de abril.

A comissão de *Troca de material circulante* ocupa-se:

1.º). "Liquidação das contas de aluguer do material circulante entre as administrações de caminhos de ferro — Oportunidade de proceder á criação de uma

ou mais Camaras de Compensação para a liquidação de contas entre caminhos de ferro». Questão já estudada na passada reunião desta comissão (Berne, 16 de Junho de 1923) e que, tendo sido resolvida pela comissão de "Contas correntes e cambios", volta a ser apreciada para adopção.

2.º). "Unificação para utilização internacional dos signaes que designam as series principaes dos vehiculos destinados ao emprego reciproco". Assumpto que na reunião anterior foi submetido ao estudo de uma sub-comissão especial para, na proxima reunião, apresentar um novo relatorio.

3.º). E' preenchido pelo mesmo assumpto do n.º 3 da comissão do *Trafego de Mercadorias*, sendo seu relator n'esta os caminhos de ferro italianos.

A sua reunião está marcada para a mesma cidade e as demais em 14 do mez de abril.

A 5.ª comissão—*Questões Technicas*—, como o seu proprio nome indica, tem a seu cuidado o estudo dos trabalhos de caracter tecnico a executar no material utilizado no serviço internacional, por forma a promover quanto possivel a homologação das suas características principaes, facilitando-lhe a utilização fóra das linhas da sua propria administração.

Os assumptos que presentemente lhe compete estudar são:

1.º) "Complemento do estudo da unificação dos manipulos dos freios de mão manobrados do proprio vehiculo.

a) Escolha de um signal a colocar nos vehiculos que não correspondam às condições de frenagem editadas pela comissão;

b) Estudo da intermutação dos calços dos freios.

c) Estudo de disposições para facilitar a passagem duma a outra guarita visinha, para utilização dos freios conjugados.»

2.º). "Complemento para estudo da unificação dos porta-signaes e porta-lanternas".

3.º). "Resistencia dos engates dos vehiculos utilizados em transito internacional.—Reforço dos engates de rosca. Relator, caminhos de ferro alemães.

4.º). "Pratos das bombas de choque, folles e *passerelles*".

5.º). "Aquecimento dos comboios".

6.º). "Emprego e funcionamento do freio continuo nos comboios de mercadorias". Relatores, caminhos de ferro suissos e caminhos de ferro franceses.

7.º). "Unificação das indicações previstas no § 25 da *Unité Technique*".

8.º). "Unificação dos elementos e prescripções para o calculo das pontes metalicas e de via, com fim de se obter uma circulação inteiramente livre dos vagões de caminhos de ferro". Relatores—Belgica e Austria.

9.º). "Maneira de fechar os vagões de mercadorias de forma a impedir, na medida do possivel, os roubos". Questão já discutida e de que é relator o Caminho de ferro da Hungria.

10.º). "Introducção de calços de freio compostos de duas partes—uma fixa e outra, sob a forma de uma palmilha, aplicada á primeira por forma a permitir a mudança."

A comissão de *Questões Technicas* tem ainda a estudar mais uma questão, que é a mesma que ocupa o n.º 3 nas comissões do *Trafego de Mercadorias* e *Troca do Material Circulante* e para a qual são os caminhos de ferro federaes suissos quem está encarregado de fazer o relatorio.

## Extra-rapido Paris-Bruxelas

Foi recentemente inaugurado um comboio extra-rapido diario entre Paris e Bruxelas, que efectua o percurso entre estas duas cidades, que é de 311 kilometros, em tres horas e quarenta e cinco minutos.

Não tem paragem nas estações intermedias, nem mesmo na fronteira, sendo a fiscalisação das alfandegas e de passaportes feita em transito.

## Ouro na Austria

A imprensa austriaca noticia que foram descobertas importantes minas de ouro proximo a Radmir. Grande numero de engenheiros de minas, tanto austriacos como estrangeiros, têm-se dirigido áquella localidade, para verificarem a existencia do precioso metal e estudarem a sua exploração.

Terá alli encontrado a Austria um meio rapido para o seu restabelecimento economico?

## Camara Portuguesa de Commercio e Industria em New-Bedford

O *Diario do Governo* de 24 do mez findo publicou o Decreto n.º 9327 pelo qual é auctorizada a varios negociantes portuguezes residentes na importante cidade americana de New-Bedford, uma Camara de Commercio e Industria, cujos estatutos são pelo mesmo decreto aprovados.

A colonia portugueza de New-Bedford é das mais importantes que os nossos compatriotas tem formado nos Estados Unidos da America do Norte, devendo, portanto, a nossa Camara de Comercio estar destinada a prestar-lhe grandes beneficios.

## «A Grande Novela»

Encontra-se á venda o primeiro numero desta interessante publicação quinzenal, com um primoroso trabalho do notavel escritor Rocha Martins intitulado *Natal de Mendigos*.

No proximo dia 10 sahirá o segundo numero com um interessante trabalho do conhecido escriptor Lourenço Cayolla intitulado *Conversão*, seguindo-se-lhe *Prevenção rigorosa pelo apreciado humorista Dr. Feliciano Santos*.

Pedidos á Redação e Administração, Rua da Horta Sêca, n.º 7. — Telephone C. 27 — Lisboa.

## Os caminhos de ferro chilenos vão ser electrificados

O governo da Republica do Chile encomendou á Westinghouse Electric and Manufacturing C., dos Estados Unidos, todo o material para a electrificação das suas linhas, tendo já recebido tres remessas constituídas por geradoras, transformadores, comutadores e varios materiaes para a montagem dos conductores aereos, sistema de *trolley*.

Tambem já recebeu seis locomotivas electricas, as quaes tem a potencia necessaria para rebocar 770 toneladas e manter uma velocidade media de 56 kilometros á hora em qualquer percurso da linha de Valparaiso a Santiago, excepto na costa de Tabón.

Falta ainda receber 39 locomotivas, sendo 15 para comboios de mercadorias, 6 para expressos, 11 para comboios ordinarios de passageiros e 7 para manobras. O custo de todo o material eleva-se a sete milhões de pesos.



# 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 n.º 863)

## PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES ACCIONISTAS

Conforme os preceitos estatutarios, apresentamos á vossa apreciação o Relatorio, Balanço e Contas do exercicio 1922.

O deficit do exercicio de 1922, foi de Esc. 6.210.951\$87, elevando o saldo devedor da conta de «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1922 á quantia de **Esc. 25.030.164\$69**.

A conta geral da exploração, em consequencia da normalidade com que a Companhia efectuou o desenvolvimento da sua acção económica, apresenta um saldo credor de **Esc. 10:323.869\$10**, não chegando porem para suprir a liquidação do exercicio que só para a provisão do serviço das obrigações necessita, em consequencia do agravamento cambial manifestado no decurso do ano, da quantia Esc. 12.408.142\$73.

Continúa portanto a manifestar-se a irregular situação financeira da Companhia, a despeito mesmo, da melhora económica da sua exploração, que foi manifesta :

As receitas elevaram-se a Esc. 63.674.665\$34 em 1922 contra : Esc. 42.310.271\$50 em 1921,

Os despesas foram de Esc. 53.350.796\$24 em 1922 contra : Esc. 43.172.374\$79 em 1921.

O coefficiente da exploração baixou de 100,15 % no ano anterior para 79,84 % no actual, ao contrario do que tem succedido desde 1914 (com excepção de 1919).

Nas linhas garantidas foi de **Esc. 2:091.603\$59** a perda total em consequencia dos contractos, sendo inferior em Esc. 1:139.606\$89 á de 1921.

Na rede alheia (Setil a Vendas Novas e Coimbra a Louzã) e adiantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes, houve um aumento de encargo em 1922, de Esc. 65.046\$27.

As despesas extraordinarias (novas construcções, trabalhos complementares e outros; mobilia utensilios e ferramentas; material circulante) montaram a Esc. 3:171.199\$87 contra Esc. 3:050.054\$61 em 1921, equivalendo apenas a um acrescimo de Esc. 121.145\$26 em 1922.

O Conselho Fiscal, como lhe cumpria, efectuou conferencias periodicas de «Caixa e Valores» afirmando ter encontrado tudo na mais perfeita ordem.

Julgamos ser estes os factos dominantes da gerencia de 1922 ; pelo que apresentamos os nossos louvores á zelosa acção do Conselho de Administração, Comissão Executiva e Direcção Geral.

Liquidação do Exercicio de 1922 :

Saldo devedor da Conta «Ganhos e Perdas» (1921) .. .. .	Esc.	18:819.212\$82
Saldo credor da «Conta Geral da Exploração» (1922) .. .. .	"	10:323.969\$10
	Esc.	8:495.343\$72

Despesas com :

Novas construcções, trabalhos complementares e outros .. .. .	Esc.	748.285\$20
Material circulante .. .. .	"	1:646.533\$57
Mobilia, utensilios e ferramentas .. .. .	"	776 37\$10
	Esc.	3:171.199\$87
	Esc.	11:666.543\$59
Insuficiencia na exploração da linha de Arg-nil (Coimbra a Louzã) .. .. .	Esc.	285.469\$57
Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas .. .. .	Esc.	71.449\$87
Adiantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes .. .. .	Esc.	359.545\$10
	Esc.	716.464\$54
	Esc.	12:383.008\$13
Subvenção á Caixa de Socorros .. .. .	Esc.	65.964\$86
Subvenção á Caixa de Reformas e Pensões .. .. .	"	7 582\$63
	Esc.	73.547\$49
	Esc.	12:456.555\$62
Imposto ao fisco francez (obrigações de 2.º grau) .. .. .	"	165.466\$44
	Esc.	12:622.022\$06

Provisões nos termos do Art.º 61.º dos Estatutos :

Juros das obrigações privilegiadas de 1.º grau .. .. .	Esc.	11:773.644\$40
Amortização ordinaria das obrigações privilegiadas de 1.º grau .. .. .	Esc.	497.519\$37
Amortização ordinaria das obrigações privilegiadas de 2.º grau .. .. .	Esc.	136.978\$86
	Esc.	12:408.142\$63
Saldo devedor da conta «Ganhos e Perdas» em 1922 .. .. .	Esc.	25:030.164\$69

Em consequencia do preceituado nos Art.ºº 13.º e 24.º dos Estatutos, terminam este ano os seus mandatos, os seguintes Vogaes dos Corpos Gerentes da Companhia :

no Conselho de Administração, por parte dos Accionistas, o Ex.º Sr. :

Francisco de Pina Esteves Lopes

no Conselho Fiscal, os Ex.ºº Srs. :

Antonio Serrão Franco Junior

Dr. Germano Lopes Martins

Podendo, de conformidade com aqueles Artigos, haver reeleição.

Em conclusão temos a honra de propôr:

- 1.º — Que sejam aprovados o Relatorio, Balanço e Contas do exercicio de 1922.
- 2.º — Que a Assembléa fixe, se assim o entender, para o exercicio de 1923, equal remuneração á do exercicio decorrido, para os Corpos Gerentes da Companhia, Commissario da República e seu Adjunto.
- 3.º — Que seja louvado o Conselho de Administração e sua Comissão Executiva pelo zêlo e competencia no desempenho dos seus mandatos.
- 4.º — Que seja lançado um voto de louvor á Direcção Geral, Chefes de Divisão e de Serviço e demais pessoal da Companhia pelo perfeito cumprimento dos seus deveres.
- 5.º — Que em virtude dos preceitos dos Art.ºº 13.º, 24.º e 35.º dos Estatutos se proceda ás seguintes eleições ;
  - a) Presidente e Vice-Presidente da Assembléa Geral,
  - b) Um Vogal do Conselho de Administração,
  - c) Dois Vogaes do Conselho Fiscal,

por terminação dos seus mandatos, podendo ser reeleitos, de conformidade com os mesmos Artigos.

Lisboa, 5 de Junho de 1923.

Antonio Centeno  
Antonio Serrão Franco Junior  
Augusto Victor dos Santos Junior  
Emygdio Guilherme Garcia Mendes  
Germano Lopes Martins  
José d'Oliveira Soares, — Secretario e Relator.



**PARTE FINANCEIRA**

**BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO**

**Lisboa, 23 de Dezembro de 1923**

Mais uma crise ministerial, de que resultou a formação de outro governo, sob a presidência do sr. Alvaro de Castro. O novo ministério não é propriamente partidário, nem tão pouco nacional, no sentido que se liga a estas palavras. Estão nele democráticos, independentes, e elementos da «Seara Nova» que não é um partido, mas um grupo crescente de intellectuais que desejam a reorganização do país.

O governo fez a sua apresentação com simplicidade, sem expor largos programas, limitando-se a dizer de modo geral a sua orientação reformista. Aguardamos os factos para proferirmos os nossos juizos. Bem desejamos que este ministério possa dar os primeiros passos para esta grande obra de reconstituição nacional.

Na Camara está pendente a discussão de um projecto muito importante. Referimo-nos ao do empréstimo de 31.500 contos, effectivos, em ouro, para a provincia de Moçambique. Esta ficaria auctorizada a contractar-lo directamente, para applicação a obras de fomento, e segundo parece, tambem para liquidação de contas anteriores com o Banco Nacional Ultramarino.

Sempre sustentámos que as nossas colonias não devem contractar directamente empréstimos externos. Esta era a boa orientação seguida por José Luciano de Castro e Hintze Ribeiro. Não convém pôr a nossa Africa sob a influencia financeira dos estrangeiros. Meus convém isso na Africa Oriental.

O novo empréstimo foi negociado na Inglaterra. Os verdadeiros emprestadores serão provavelmente os bancos da Africa do Sul. E' provavel que isto se relacione intimamente com os projectos de contróle ou condominio que a Africa do Sul quer realizar em Lourenço Marques. Por detraz de todas estas manobras devem estar interesses de negociantes, financeiros e politicos portuguezes, que estariam dispostos a sacrificar os destinos de Moçambique.

Bem sabemos como eles argumentam no seu egoismo. Consideram inevitavel como Smutts, a absorção final de Moçambique pela Africa do Sul! Então acham apenas indifferente que se trate de demorar o mais possivel a anexação, tendo todas as vantagens da cubica alheia. As quais, no fim de tudo, vem a ser os proveitos que dahi possam obter os que se metem nestes negocios e os que fôsem entrado de qualquer modo nas companhias mixtas inventadas para a intervenção estranha se fazer com simulacros de nacionalismo portuguez. Uns e outros mandariam à fava todos os restantes portuguezes, desde Vasco da Gama, que descobriu Moçambique, até á consumação dos seculos.

Andamos a servir de paus de cabeleira de todos estes lusitanos feitos com os ingleses da Africa do Sul. Outros dizem que seria melhor vendermos por uma vez Moçambique, pagando com isso as nossas dividas, doutrina que envolve muitas illusões.

O verdadeiro caminho seria outro. Seria o de fazermos aqui e lá a melhor administração possivel, entrando-se em positiva reorganização nacional e resistindo-se honrosamente ás pretensões da Africa do Sul. O outro que podemos obter pelo esforço proprio no territorio portuguez de aquém e de além mar e n'uma duzia de anos, vale muito mais do que o preço da venda de Moçambique, venda que ainda por cima nos deixaria em maior decadência moral e politica. Se ao cabo de tudo nos levassem Moçambique pela violência, façanha menos facil do que se imagina, esse resultado seria melhor do que a perda pela alienação directa ou indirecta parecendo-nos ainda que esta ultima, para a qual trabalham mercantes, politicos e financeiros, será a pior de todas as soluções. Bem ditos os que varressem todos estes exploradores da nossa decadência, que ainda por cima tem a ousadia de querer o nosso voto e applauso.

Na Época ha de 23 de Dezembro, lemos esta nauseabunda nota, que lhe foi mandada pela Direcção do Banco Nacional Ultramarino:

«A proposito do empréstimo para Moçambique, afirmou no Parlamento, segundo refere o jornal A Epoca, o sr. Norton de Matos, com caloroso apoiado do sr. Brito Camacho, que para o pagamento das dividas da provincia ao Banco Nacional Ultramarino, no montante, de 700 a 800 mil libras, se destinava uma parte importante daquele empréstimo, o que representava um negocio e esplendido para aquele Banco, que, tendo emprestado em notas da sua emissão, ia receber esterlino inglez, valorizado em mais de 25%.

«Acrescentava a noticia do citado jornal que o sr. dr. Brito Camacho, no seu tempo de Alto Commissario, pagava ao Banco as prestações devidas em juro esterlino, mostrando-se assim qual a coherência do sr. Brito Camacho.

«Sobre este assunto podemos afirmar sem receio de desmentido:

1.º Que ao Banco Ultramarino é indifferente a especie que em

lhe paguem, achando bem que Estado lhe pague na mesma moeda em que recebe;

2.º Que a desvalorização actual das notas ouro do Banco Nacional Ultramarino não é de 25% mas sim de 9%;

3.º Que o sr. dr. Brito Camacho, quando Alto Commissario nenhuma prestação devida pagou em esterlino ou em qualquer outra especie.

Faz nauseas. O caso é este:

1.º O referido banco não possuia nenhum ouro, salvo o que o proprio Estado depositou nos seus cofres, pelas provincias de Angola e de Macau especialmente;

2.º O Estado, pela provincia de Moçambique, violando contra si mesmo o contracto de 1919, deu de graça ao Banco o direito de emitir mais de um milhão de libras em notas, ou por outras palavras, deu-lhe de graça um milhão de libras papel, sem receber dahi rendimento nenhum;

3.º O Banco emprestou a maior parte disso à provincia de Moçambique, isto é, ao Estado, estando esse pretendido debito nas taes 700 a 800 mil libras;

4.º O mesmo Banco exigiu por esse pretendido empréstimo o juro annual de 9%, o que no fim do verão passado representava mais de 8000 contos.

5.º Agora ainda por cima o Banco pretende obter, em pagamento do capital papel que o Estado lhe deu para ele emitir e para ele lhe emprestar, as 700 a 800 mil libras em ouro, para ter afinal uma verdadeira reserva metálica.

Todas estas barbaridades são apenas possiveis num país onde a immoralidade e a estupidez do Estado tendam a ser infinitas.

Q. J.

**Arrematações**

**SERVIÇO DA REPUBLICA**

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

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 5 de Janeiro de 1924, 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 4 de execução de terraplenagens e construção de aqueductos, entre os perfis 191 e 238 do Lanço de Serpa Brinches a Serpa, na Linha de Guadiana.

Bases de licitação.....	125:415\$80
Deposito provisorio.....	3:140\$00

Os depositos provisorios, deverão ser effectuados em qualquer das Tesourarias d'estes Caminhos de Ferro, - do Minho e Douro e do Sul e Sueste, até ás 14 horas do dia anterior ao do concurso.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul, com sede no edificio da Direcção acima citada e na Sede da Secção de Construção na Vila de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1923.

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

(a) *Marques*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

**Venda de carris e de fracções de carris usados**

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7,95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importancia secundaria, em linhas de minas, em postes telegraficos ou de energia electrica, e em muitas outras applicações geraes de construção civil.

O seu preço é sessenta centavos cada quilo. Cada corte custa dois escudos, de conta do comprador.

Para grandes quantidades de carris fazem-se condições especiais, e de harmonia com essas quantidades, se fixarão os prazos de entrega.

Os pedidos devem ser feitos por intermedio das estações desta linha ou directamente ao Serviço dos Armazens Geraes em Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração, interino

*Flavio Paes*

# SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

**CORRESPONDENTES:**

**Em Londres** - Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** - Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em Paris** - Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeos** - Lloyds Bank (France) Limited.

**No Brazil e Rio da Prata** - The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Telefone - C. 890

Tel. - KOPPELRAIL

## ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

**BERLIM - MADRID**      Barcelona - Bilbao -  
Cartagena - Lisboa

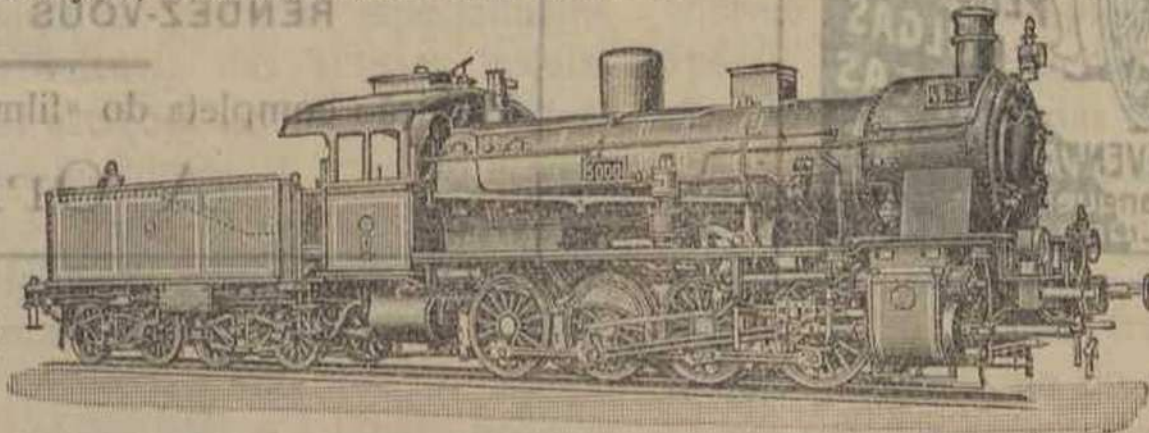
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Nordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida  
em armazen no paiz

Dirigir-se á representaçao

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>

RUA DE JULIÃO, 41 1.º LISBOA  
Apartado de Correio-97

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL  
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA  
Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO  
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÍDE EM LISBOA  
**Rua do Commerecio**

AGENCIA EM LISBOA  
**Caes do Sodré**

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>TH</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ÉNDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

**FILIAES :**

INGLATERRA—Londres, *9 Bhishopgate E*

FRANÇA—Paris, *8, Rue do Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, *93, Liberty Street*

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE—Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Braganca, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagode Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili.

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**

EDRMIGAS BARATAS  
PERCEVEJOS  
PULGAS  
TRACAS

MORTOS TODOS MORTOS

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

## OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: **José Barbosa**

Representante em Lisboa: **Carlos d'Ornellas**

*Rua da Horta Seca, n.º 7—Telephone C. 27*

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Exibição completa do "film"

**A Orfã**

**TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac**

**ESTAMPARIA MECHANICA**

14, L. da Anunciada, 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, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito  
esmanchado. 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 desmanchados. Os artigos de lã  
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça