

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

FUNDADA
EM

1888
Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º

DISTRIBUI COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS
DE VIA LARGA POR CONTRATOS COM O GOVERNO 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: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

FUNDADOR:

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

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 Portugueses

REDACTORES:

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

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

37.º ANO — 1924

Redacção, Administração e Tipografia

7. Rua da Horta Séca, 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 Suiça	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

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 37.º ANO — 1924

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

226, 237, 247 e.....	Pag. 270	Raios «Z» (Os), do <i>Brazil-Ferro-Carril</i>	269	ções dos C. F. E.....	85
Linhos portuguesas 20, 34, 46, 57, 100, 107, 119, 168, 174, 187, 204, 213, 226, 238, 249 e...	274	Reacção (A) das «forças vivas», por <i>Augusto da Costa</i>	211	Caminhos de ferro sobre estradas. Decreto n.º 10.162, anulando o n.º 9.846.....	217
Locomotiva (Uma) monstro.....	79	Reconstrução da frota mercante Argentina.....	79	Exoneração do eng.º E. Navarro de Administrador dos C. F. E.....	229
Locomotivas de grande velocidade	89	«Record» (O) de altura em aero-plano.....	79	Extinção da Repartição de Caminhos de Ferro — (Decreto n.º 10.110).....	121
Locomotivas de petrólio	274	Regresso (O) dos aviadores.....	195	Inspeção dos Serviços dos caminhos de ferro do Estado — (Decreto 9.846).....	216
Locomotivas para as linhas espanholas	32	Relatório sobre as principais causas da alta dos preços 155, 167, 177 e.....	191	Nomeação do eng.º Pinto Teixeira Administrador dos C. F. E.....	205
Mais um ano ruinoso , por <i>Quirino de Jesus</i>	7	Reorganização (A) dos caminhos de ferro alemães, por <i>C. Villafruela</i>	252	Organização geral dos Caminhos de Ferro do Estado 9, 21, 31, 43, 53, 65, 73 e.....	121
Marinha (A) mercante mundial.....	168	Reparações (As) alemãs.....	151	Serviços de Segurança Pública — (Decreto n.º 9.440).....	180
Metropólitano (O) de Lisboa e a ponte sobre o Tejo, por <i>Andrade Gomes</i>	117	«Salvação pública» ou descrédito do Estado ?, por <i>Augusto da Costa</i>	131	Sobretaxas — Decretos n.ºs 9.551 e 9.552	73
Milhões (Os) de libras é um mal que não tem remédio.....	118	Sanatórios para os ferroviários tuberculosos	138	84	
Monte-pío Ferroviário	122	Seguro de mercadorias.....	87		
Movimento (O) emigratório em Portugal.....	30	Serviço (O) de Correios e telegrafos no Mexico.....	75		
Na India inglesa um ciclone atira com um combóio ao rio.....	127	Serviço de passageiros e carga entre Roma e Budapert.....	89		
Na Suíça foi criado um organismo para solucionar conflitos entre as empresas ferroviárias e o seu povo.....	32	Situação (A) da marinha mercante mundial	161		
Nossa (A) arquia financeira, por <i>Augusto da Costa</i>	136	Situação (A) das compnhias de Caminhos de Ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	25		
Nossa (A) rede de estradas — Uma proposta de valor.....	33	Situação (A) dos Caminhos de ferro na Rússia.....	17		
Nossos (Os) caminhos de ferro em 1923, por <i>J. Fernando de Souza</i>	2	Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal. Serviços aéreos entre a Alemanha, a Rússia e a Suécia	174		
Notas e comentários , por <i>Augusto da Costa</i>	99	Tarifa de emolumentos dos funcionários das alfândegas espanholas	4		
Notas sobre a carteira comercial , por <i>Augusto da Costa</i>	117	Telefonia (A) sem fios nos combóios	248		
Novas (As) tarifas dos Caminhos de ferro espanhóis.....	227	Tracção (A) eléctrica nos caminhos de ferro	41		
Novo (Um) combustível	156	Tráfego (O) do canal de Panamá no decurso de 1923	228		
Novo método para fabricar quebra-choques	36	Tráfego Internacional P. H. F. — A conferência de Sevilha 227 e.....	235		
Novo (O) regime ferroviário espanhol, por <i>J. Fernando de Souza</i>	90	Transahari no (O)	46		
Novo (O) regime ferroviário espanhol 173, 192, 193, 210 e.....	238	Transports por via aérea — Um invento do Sr. Manoel Brito Gaspar, do <i>Brazil Ferro-Carril</i>	56		
Novo sistema monetário na Polónia	204	Túnel (O) sob a mancha	239		
Obra (Uma) perdurável de Mendonça e Costa	82	Último (O) aumento das tarifas francesas	79		
Operações aduaneiras na fronteira espanhola de Valência de Alcântara	100	União Internacional de Caminhos de Ferro 11, 63, 74, 87, 107, 128, 142, 166, 217 e.....	251		
O que fôr am os prejuízos causados pela guerra	6	Unificação de métodos de ensaio de Carris, do <i>Railway Engineer</i>	106		
Ouro na Áustria	12	Utilização (A) da hulha branca	181		
Para mais prática e utilmente aprofundar Brazil e Portugal	29	Utilização do ar comprimido nos caminhos de ferro	40		
Pessoal (O) dos Caminhos de ferro ingleses	4	Velocidade (A) dos combóios na América, do <i>Railway Age</i>	246		
Pitina do Transvaal	191	Via dolorosa, por <i>Augusto da Costa</i>	171		
Política e finanças , por <i>Augusto da Costa</i>	151	VIAGENS E TRANSPORTES 22, 30, 55, 68, 78, 83, 98, 111, 116, 129, 139, 156, 163, 178, 187, 209, 224, 236 e.....	274		
Prejuízos (Os) causados nos caminhos de ferro do Japão pelo recente terramoto	109	PARTE OFICIAL			
Primeiro Congresso de Química Sul-Americana	69	Legislação por linhas			
Produção (A) de carvão na Inglaterra	161	Aldeia Galega ao Rio das Enguias	45		
Produção (A) de carvão na Inglaterra e na Alemanha	228	Cais do Sodré a Cascais	134		
Produção (A) de locomotivas nos Estados Unidos	166	Carregado ou V. F. Xira a Peniche	65		
Produção (A) mundial do aço	63	Cela à praia da Nazaré	44		
Produção mundial de ouro e prata em 1923	187	Foz-Tua a M. Randel 74, 217 e.....	229		
Produção (A) mundial do petrólio	156	Lamarsa a Tomar 205 e.....	207		
Produção (A) siderúrgica da França	169	Mariunganha à Batilha	10		
Produção (A) transvaliana do ouro e mão de obra indígena	17	Mirandela a Bragança 74 e.....	229		
Projeto de um transhári no	4	Penafiel a Lixa e a Entre-os-Rios			
Prosperidade (A) dos Caminhos de Ferro nos Estados Unidos	253	Póvoa de Varzim à Praia da Apúlia e Espozend 10 e	169		
Província (A) de Moçambique, por <i>Quirino de Jesus</i>	18	Ram I de Portimão a Lagos			
Publiqueações recebidas 36, 76, 88, 95, 105, 134, 139, 178, 238, 252 e.....	273	Salamanca a Barca d'Alva e Vilar Formoso	121		
Questão (A) da pesca e a diplomacia dos nossos governos, por <i>Augusto da Costa</i>	198	Santa Comba a Vizela 74 e	229		
Quirino (Dr.) de Jesus	42	V. de do Vouga 44 e.....	74		
Raid (O) Lisboa-M. cau	185	Viana do Alentejo a Portel	205		
		Legislação diversa			
		Administração do Porto de Lisboa	240		
		Ampliação do apeadeiro de Foutela	134		
		Ampliação da estação de Gaia	66		
		Estado - Caixa de Reformas e Pen-			

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

NUMERO 865

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, — Dr. Quirino de Jesus

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1924

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

SUMMÁRIO

Um anno mais	
Os nossos caminhos de ferro em 1923, por J. Fernando de Sousa	Pag. 2
O pessoal dos caminhos de ferro ingleses	4
Projecto de um Transahariano	4
Tarifa de emolumentos de funcionários das Alfandegash Espanholas	4
Kalendarios	4
Os caminhos de ferro e a defesa nacional, por Raul Esteves	5
Diário de Notícias	6
O que foram os prejuízos causados pela guerra	6
Conferencia sobre direito privado aéreo	6
Mais um anno ruinoso, por Quirino de Jesus	7

O desarmamento	Pag. 8
Parte oficial	9
A força das marés como fonte de energia eléctrica	10
Os interesses portugueses no Brasil	10
União Internacional de Caminho de Ferro	11
Extra-rápido Paris-Buurellas	12
Ouro na Áustria	12
Camara Portuguesa de Commercio e Indústria em New Bedford	12
A Grande Novela	12
Os Caminhos de ferro chilenos vão ser electrificados	12
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, (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 indefeso 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 propósito dar novo impulso á «Gazeta», alargando o campo da sua actividade para além dos estreitos limites da especialidade que a caracterisa. Procuraremos versar os assumptos industriaes que tem natural correlação com a viação acelerada.

Daremos particular attenção aos aproveitamentos hidráulicos 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 jurânicas tem sido cuidadosamente reconhecidas, averiguando-se a existencia de milhôes de toneladas aproveitaveis em condições de facil exploração constituindo um excelente combustivel. Resta assegurar-lhes transporte facil e instalar centraes thermo-electricas e officinas de destilação para se attingir 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 criação das importantes quedas de agua projectadas resolverá o problema da tracção electrica de varias linhas e determinará 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 metodo 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 progreda.

OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO EM 1923

ATMOSFERA E COSTA

por J. FERNANDO DE SOUZA

OPERAÇÃO DE REPARAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

E costume velho da "Gazeta" iniciar cada anno como retrospecto dos factos mais importantes ocorridos no anno anterior relativos 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 económica e tem a sua natural repercussão na vida ferroviaria.

O anno de 1923 abriu com o cambio sobre Londres (venda) de 2^{11/32} e fecha com o de 1.^{28/32}

Assim continua esta cavalgada para o abysmo. Os aggravamentos do cambio teem 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 ascenção 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 difícil 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 necessária, está ainda longe da conclusão.

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

Nada se fez para o alargamento da estação de Santa Apolonia pela conquista de terraplano a que dariam logar as obras da 3.^a secção do porto de Lisboa. Não só o serviço de mercadorias e de composição e decomposição dos comboios continua alli nas condições mais precárias, como não ha possibilidades de dar passagem a comboios em transito sem paralysação do serviço local. O magnifico projecto de estação central e maritima de passageiros no terraplano da Alfandega, elaborado pelo distinto 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 finançeira. Pelo contrario: annunciam-se planos injustificáveis 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 alemão, 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 franceses e belgas, a fim de terem um penhor tangivel que obrigasse a Alemanha a effectuar as reparações que deve, teve para nós effeitos perniciosos. Parte dos elementos de fabrico de locomotivas e outro material tinham de sahir d'aquela região mediante auctorisações das auctoridades franco-belgas.

Era difficult obter-as e mais ainda fazel-as sollicitar pelos interessados. Sobre vieram atrazos no fabrico que o protelaram, até que o governo alemão 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 Alemanha.

Assim, dos 150.000 contos de material contratado perder-se-hia tudo o que já estava pago pelo governo alemão, 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 alemão correspondeu a mais revoltante indifferença da Comissão de reparações, a despeito da energica intervenção do sr. Ernesto Navarro, delegado portuguez junto d'ella, que em todo este momento assunto das reparações tem procedido com a mais louvavel solicitude.

Achavam-se pois as empresas ferro-viarias perante o seguinte dilema: ou desembolsar quantias avultadas de que não podiam dispor 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 circunstancia 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 viessse

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

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

Cometeu-se o erro de aceitar 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, entabolou negociações, das quaes resultaram vantagens appreçaveis, 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 accão do grupo de nações interessadas no assumpto, como eram a Grecia, a Romênia, a Yugo-slavia e outras. Se estes resultados são seguros, poderemos ainda esperar a vinda de material sem sacrifícios indevidos e incompataveis.

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

Oxalá que as negociações prosigam com energia e inteligencia e que lá astucia allemã, brutal perante a fraqueza, rastejante perante a força, se oponha uma attitudo 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 construções 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 marítimo, 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 construção da ponte-caes ha

20 annos, nada mais se fez! Da estação terminal em Cacilhas nem vislumbres de execução. Sobre instalações 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 construção. Os minérios 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 accão governativa em materia de caminhos de ferro.

Pediram as companhias a elevação das sobretaxas a 700 °l. Fixou-se-lhes o limite de 600 °l., apenas, para não agravar o custo da vida e ainda com a ilegal restrição 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 °l. a sobretaxa nas linhas do Estado e a 300 °l. o limite para os generos de primeira necessidade na mesma ocasião em que ás companhias se impunham os limites de 600 e 200 °l.!

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

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*. Menos prezaram-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 legaes e após maduro estudo. E lancam-se as Camaras municipaes numa onerosa aventura financeira, cujos encargos alijarão mais tarde para o Estado.

Como é sabido, tem-se procedido com singular desprezo de todas as normas legaes. Assim achando-se concedidas as linhas do Alto Minho, que abrangem as de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Viana aos Arcos, em vez de se definir a situação para com a empreza 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 Povoa a Darque e Espozende a Braga, sobre o qual se pronunciou a Junta Consultiva que ponderou dever-se excluir da classificação o troço da Povoa a Lanudos e de Barcellos a Braga. Mandou-se abrir inquerito nesses termos, mas pouco depois sae outra portaria mandando comprehender no inquerito os troços de Povoa 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 appreçar 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 ingleses

Segundo uma recente estatística 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 aumento 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 reducção.

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 ocupam 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 Transsahariano

Segundo informações da imprensa franceza, acha-se 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 preciso 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 meses trez ministros na pasta do Commercio!

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

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

Bem difficult 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 funcionários 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 obvacionales* — 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 Valorisaciones*. Mais tarde, em Janeiro d'este anno, foi essa tarifa suspensa, e encarregada uma commissão de estudar o assumpto.

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

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

KALENDARIOS

Da "Vacuum Oil, C." recebemos um artistico kaledario para 1924. Tambem a "Papelaria da Moda" e a "Papelaria Camões" nos enviaram uns bonitos kaledarios de parede.

A todos, os nossos agradecimentos.

OS CAMINHOS DE FERRO E A DEFEZA NACIONAL

por RAUL ESTEVEΣ

Ocioso seria pretender encarecer com quaisquer considerações, já muito repetidas, o importante papel que na defesa 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 pessoais e materiais de que se dispunha, mas tambem á bôa organisação que, desde o tempo de paz, se tinha preparado e constantemente aperfeiçoado.

Em todo o caso, da experencia resultante da guerra muitos ensinamentos se colheram, que serviram para executar as necessarias correccões 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 defesa de um paiz.

Depois da guerra muitos trabalhos teem sido publicados sobre o serviço militar dos caminhos de ferro, quer no que respeita ao que durante a guerra se realizou, 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 profissionaes, quer em estudos militares das revistas da especialidade.

No explendido trabalho do coronel Hénaff e capitão Borneque: "Les chemins de fer français et la guerre", largamente documentado e ilustrado, 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 technico.

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 organisação 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 accão sobre as gares e linhas de caminhos de ferro, que muitas vezes prejudicaram ou difficularam o bom serviço das comunicações 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 atribuir no futuro a tudo o que represente uma defesa 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 tivemos tambem occasião de presenciar durante alguns meses os sussecessivos e importantes bombardeamentos das gares de Aubigny e de Saint Pol, e a terrivel explosão dos comboios de munições na linha de Brias, junto áquelle 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 organisada com as suas comunicações telephonicas e o seu sistema de defesa aerea.

Vê se, portanto, a influencia que este facto deve ter na propria organisação comercial 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 operaçoes 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 materiais de consideravel peso que haverá a carregar nos comboios, tales como os tanks, as peças de grande calibre, etc.

Para estes transportes ha a preparar os convenientes accessórios de embarque e desembarque, itinerários que lhes são permitidas 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 contínuo que permitirá, aumentar 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 oposições é o da electrificação das linhas férreas.

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

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

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

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 necessárias instalações accessórias 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 defesa do paiz.

* * *

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

Um dos elementos, cuja realização definitiva traria incontestáveis 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 ferro-variadas, incluido a do Estado.

No artigo primeiro da convenção annexa áquella lei estabelece-se que haverá uma organisação commun destinada a assegurar a coordenação das diferentes explorações, em concordância com os interesses geraes da nação.

Esta organisação é constituída pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, e por uma Comissão de Direcção.

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

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 concordâncias entre as diversas linhas e outras vias de comunicação.

e) Programmas de aquisição do material circulante e uniformização dos diversos tipos.

f) Regulamentos geraes de exploração e methodos de signalização.

Por esta simples enumeração se pode avaliar da importancia da tarefa commettida ao referido Conselho, e do valor justamente atribuído á intervenção militar em assumptos que tão intimamente se relacionam com a defesa 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 política partidaria e mesquinha merece, em regra, a attenção dos que de qualquer modo interveem na elaboração d'aquellos diplomas.

A defesa 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 defesa 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

Completo no passado dia 29, 59 annos de existencia o nosso colega da manhã "Diario de Noticias", que em commemoração dessa data organizou 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 prejuízos 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 francês, 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 matéria 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 efecto 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 necessária contra as suas causas?

No círculo 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 impossível, tão atrasadas e confusas andam as contas do Estado, nesta administração contraria ao bem publico. Ainda assim podemos fazer alguns cálculos 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 aumento de 400.000 contos em 1923.

Durante o anno contrahiu-se o empréstimo 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 teríamos assim um *deficit* de 550.000 contos; muito superior, portanto, aos *deficits* illusorios que aparecem nos orçamentos. Mas não foi só isto.

Desconhecemos a marcha da dívida flutuante. Ela 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 empréstimo, 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' crivel que ainda assim haja tido um crescimento de muitos milhares de contos em 1923.

Juntam-se, por outro lado, os pequenos empréstimos contrahidos na Caixa Geral de Depositos pelo Estado; os juros de mais de 100.000 contos na dívida 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 simples notas acima apresentadas mostram que os recursos para suprimento 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, fôr 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	280.637

Nunca portanto o aumento foi como em 1923. Note-se que a progressão foi constante, pois só apparentemente houve a diferença que o mappa mostra em 1921. Com efeito, em 1920 o Estado recebeu 41.000 contos para emprestar aos bancos e ao comércio 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?

Ela 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 aumento 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 fôr 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 aumento como em 1923. A progressão tambem pode dizer-se constante, apesar da consideravel diferença que vimos em 1921. Como já vimos antecipara-se em 1920 uma emissão 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 aumento das despesas do Estado e portanto da sua dívida ao Banco e da circulação fiduciaria? Vem da desvalorização monetaria e do crescimento dos preços, como todos sabem.

O cambio médio fôr de 4 $\frac{29}{64}$ no começo de 1921 e de 2 $\frac{1}{4}$ no fim do mesmo anno, tendo fechado a 2 $\frac{5}{16}$, 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 crescam 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 meses 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 deficiencia 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 quer 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 senhores, á sua parte, querem 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 hão 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 paiz por intermedio dos seus funcionários 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 ensignado 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 aumento.

Mas como a produção do paiz 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 emissão 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. É 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 aumento 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 domínio 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 abdicações juridicas. Talvez a interferencia viesse diante de situações graves, que a Europa hegemónica 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 inevitável, 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 imortalidade nesta patria. No mundo antigo, os Estados pequenos, e até os grandes, desapareciam subjugados 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 cahir 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 construcção o maior submarino do mundo

Os estaleiros ingleses ultimam a construcção 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 leveiro "Carolina". A sua velocidade de 33 milhas horarias lhe permitirá acompanhar esquadras de alto mar. O armamento previsto comprehende seis canhões de 120 mm.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO 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. Os bons serviços dos empregados podem ser recompensados pela seguinte forma :

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

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

Art. 257. 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. Estas licenças podem ser concedidas até dez dias pelos directores e até trinta dias pelo administrador geral, sob proposta dos directores.

§ 2. 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. As gratificações pecuniárias podem ser concedidas até a importância de trinta dias do vencimento pelos directores e além dessa importância 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. 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 jornaleiro e do Ministro do Comércio para o restante pessoal.

CAPÍTULO V

Das penas disciplinares

Art. 260. 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 empregado tem sempre direito a reclamar, em termos convenientes, no prazo de 48 horas, contra qualquer ordem recebida a entidade imediatamente superior à quella de quem a recebeu e sem prejuízo do seu cumprimento.

§ 2. 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. As penas disciplinares aplicadas aos empregados são :

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

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

6. Transferência por castigo ;

7. Baixa de classe ou categoria ;

8. Demissão.

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

Art. 262. São circunstâncias agravantes da infracção disciplinar :

1. A premeditação ;

2. O ser cometida durante o cumprimento de pena disciplinar ;

3. O ser cometida de combinação com outros individuos ;

4. A acumulação de infracções ;

5. A reincidência.

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

§ 2. 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. 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. São circunstâncias atenuantes de infracção disciplinar :

1. O bom comportamento anterior e os bons serviços prestados ;

2. A confissão espontânea da infracção.

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

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

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

Art. 266. São causas de multa :

1. 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 prejuízos sensíveis para o serviço ;

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

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

Art. 267. São causas de suspensão :

1. A insubordinação ;

2. A falta de respeito para com os superiores ;

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

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

5. A embriaguez em serviço ;

6. O cometimento de pequenos furtos ;

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

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

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

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

Art. 268. 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. São causas de transferência :

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

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

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

Art. 270. 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. São causas de demissão :

1. A condenação em pena maior ;

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

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

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

5. A insubordinação grave ;

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

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

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

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

10.º 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 às penalidades e responsabilidades que por lei lhes sejam aplicáveis como exactores da Fazenda Nacional.

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

Art. 273.º 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.º As penas designadas nos n.ºs 1.º a 4.º do artigo 261.º são da competência dos chefes de secção e inspetores em relação aos seus subordinados, devendo ser imediatamente 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 ao 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 Póvoa de Varzim, com ligação da estação do Porto à Póvoa, siga a costa por Avela-Mar, Estela, Praia da Apúlia, Fão, Espoende, Castelo do Neiva, e Anha, indo terminar a Cais Novo, na margem do Lima; e de uma linha transversal, que partindo de Espoende e seguindo próximo das povoações e pela margem direita do rio Cavaio, passe por Barcelos, atravessse o rio em S. Vicente de Areias, terminando junto da estação de Braga, na Linha do Minho e Douro.

Esta postaria amela e substitui 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 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 ao inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de 20 dias, sobre a construção das linhas de Lunas a Apúlia, Fão de Espoende; de Espoende a Dargen, na Linha do Minho; e de Espoende a Barcelos.

Paços do Governo da República, 3 de Dezembro de 1923
O Ministro do Interior do Trabalho — *Pedro Góis Pta.*

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

Manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com a informação da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, de 11 do referido mês, e achando-sé satisfeita o disposto no primeiro período do artigo 66.º do regulamento geral da contabilidade pública, adjudicar a referida empreitada à mencionada Sociedade, pela importância total de 198.000\$00.

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo às conclusões do auto de vistoria à linha férrea de Mertingança à Batilha, datada de 17 do corrente, manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio 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 República, 21 de Dezembro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, — *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, com a área de 3.510 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea do norte, entre os quilómetros 299.240 e 300.260, devendo a Companhia, em caso de

alienação, adoptar, qualquer dos dois sistemas de vedação que indicou no seu ofício n.º 3.637-D. G., de 23 de Agosto, submetendo à aprovação do governo o contrato que fizer com a Câmara Municipal de Ovar.

Paços do Governo da República, 21 de Dezembro de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, — *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*

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 a inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de vinte dias, para a inclusão no plano da rede ferroviária 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 à estação de Muge, na linha férrea de Setil-Vendas Novas, passando perto de Simora Correia, Benavente e Salvaterra de Magos, vá entroncar com a de Aldeia Galega — Alcochete, Rio das Enguias.

Paços do Governo da República, 19 de Dezembro de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, — *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*

H força das marés como fonte de energia eléctrica

Vae-se pouco a pouco pondo em prática o tão preconizado aproveitamento da força mecânica das marés para a produção de energia eléctrica. Em França, a Câmara dos Deputados aprovou recentemente um projecto de construção de uma estação eléctrica em Finisterra, para a qual será aproveitada a grande diferença que alli se nota entre o nível da maré baixa e o da maré alta.

Construir-se-ha um dique no estuário e ahi serão instaladas 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. É possível que se aproveitem, com esse processo, cerca de 4.800 cavalos de força; entretanto a produção media calculada é de 1.600. O rendimento anual em kilovatios-hora elevar-se-ha a avultadissima quantia.

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

Interesses portugueses no Brasil

Em reunião do Conselho Director da Câmara Portuguesa de Comércio desta Capital, o Consul Geral de Portugal fez a seguinte comunicação:

“Para levar a efecto a propaganda que reputo indispensável e completar quanto possível o programma de remodelação do Consulado Geral, criei uma secção de estatística com o fim especial de fornecer ao nosso governo, ás nossas instituições commerciaes e aos comerciantes dos dois países, dados que permitem appreciar-se, facilmente, o valor das compras e vendas realizadas, — a natureza das mercadorias que constituem, presentemente, o nosso intercambio comercial: o declínio ou o aumento da emigração portuguesa; os retornos desta para Portugal; o numero dos repatriados; o numero dos falecidos; o aumento ou diminuição da receita consular; o numero e natureza dos actos praticados; dados estatísticos que, no seu conjunto, possam servir de fonte segura para estudo e orientação da nossa política económica com este país e determinar a relação de paralelismo entre a emigração e a importação de Portugal ou o desequilíbrio da balança emigratoria; importação portuguesa”.

União Internacional de Caminhos de Ferro

Estudos em que está empenhada

De todas as organizações internacionaes de caminhos de ferro é sem duvida a U. I. C., criada ha pouco mais [de um ano, aquela que maior trabalho proficuo tem realizado, e aquela que, pelo seu metodo 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 tráfego 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 constitutiva, 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 reallizar 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) "Princípio 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 relatório complementar.

3.º) "Etiquetagem obligatoria das bagagens no tráfego internacional". Assumpto que, tambem 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 tráfego 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 tráfego 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 obligatoria dos volumes no tráfego 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 holandeses, 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 tráfego internacional, exijam precauções especiaes (líquidos, 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 à 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 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 Técnicas*.

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 suíssos.

Da apreciação de todos os relatórios 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 tambem 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.). "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.). E' prehendido 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 carácter technico 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.). "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 intermudança dos calços dos freios.

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

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

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

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

5.). "Aquecimento dos comboios".

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

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

8.). "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.). "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.). "Introdução 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 suíssos 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 áquela 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 Portugueza 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.

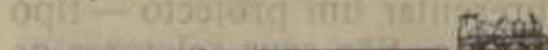
A colonia portugueza de New-Bedford é das mais importantes que os nossos compatriotas tem formado nos Estados Unidos da America do Norte, devendo, portanto, a nossa Camara de Comercio estar destinada a prestar-lhe grandes beneficios.

«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 escritor 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 constituidas por geradoras, transformadores, comutadores e varios materiaes para a montagem dos conductores aereos, sistema de *trolley*.

Tambem já recebeu seis locomotivas electricas, as quaes teem 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 Portugueses

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

(Continuação do n.º 863)

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES ACCIONISTAS

Conforme os preceitos estatutários, 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 à 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 actividade económica, apresenta um saldo credor de **Esc. 10.323.869\$10**, não chegando porém 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.

Continua portanto a manifestar-se a irregular situação financeira da Companhia, a despeito mesmo, da melhoria 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 coeficiente da exploração baixou de 100,15 % no ano anterior para 79,84 % no actual, ao contrario do que tem sucedido desde 1914 (com excepção de 1919).

Nas linhas garantidas foi de **Esc. 2.091.603\$59** a perda total em consequencia dos contratos, sendo inferior em Esc. 1.139.606\$89 á de 1921.

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

As despesas extraordinárias (novas construções, trabalhos complementares e outros; mobília utensílios e ferramentas; material circulante) montaram a Esc. 3.171.199\$87 contra Esc. 3.050.054\$61 em 1921, equivalendo apenas a um acréscimo 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 actividade 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)	"	10.323.869\$10
	Esc.	8.495.343\$72

Despesas com:

Novas construções, trabalhos complementares e outros	Esc.	748.285\$20
Material circulante	"	1.646.533\$57
Mobília, utensílios e ferramentas	"	776.371\$10

Esc. 11.666.543\$59

Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	Esc.	285.469\$57
Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas	Esc.	71.449\$87
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais	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 francês (obrigações de 2.º grau)	Esc.	"
	Esc.	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 ordinária das obrigações privilegiadas de 1.º grau	Esc.	497.519\$37
Amortização ordinária das obrigações privilegiadas de 2.º grau	Esc.	136.978\$86

Esc. 12.408.142\$63

Esc. 25.030.164\$69

Em consequencia do preceituado nos Art.º 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.ºs Srs.:

Antonio Serrão Franco Junior

Dr. Germano Lopes Martins

Podendo, de conformidade com aqueles Artigos, haver reeleição.

Em conclusão temos a honra de propor:

1.º—Que sejam aprovados o Relatorio, Balanço e Contas do exercicio de 1922.

2.º—Que a Assembleia fixe, se assim o entender, para o exercicio de 1923, igual remuneração á do exercicio decorrido, para os Corpos Gerentes da Companhia, Comissário da República e seu Adjunto.

3.º—Que seja louvado o Conselho de Administração e sua Comissão Executiva pelo zelo 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.ºs 13.º, 24.º e 35.º dos Estatutos se proceda ás seguintes eleições;

a) Presidente e Vice-Presidente da Assembleia 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

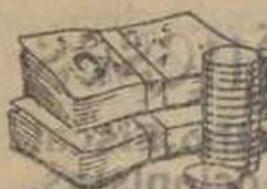
Antonio Serrão Franco Junior

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 ministerio 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 intelectuais que desejam a reorganização do país.

O governo fez a sua apresentação com simplicidade, sem expôr largos programas, limitando-se a dizer de modo geral a sua orientação reformista. Aguardamos os factos para proferirmos os nossos juízos. Bem desejamos que este ministerio 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, efectivos, em ouro, para a província de Moçambique. Esta ficaria auctorizada a contrair-lo directamente, para aplicação a obras de fomento, e segundo parece, também para liquidação de contas anteriores com o Banco Nacional Ultramarino.

Sempre sustentámos que as nossas colónias não devem contrair directamente empréstimos externos. Esta era a boa orientação seguida por José Luciano de Castro e Hintze Ribeiro. Não convém pôr a nossa África sob a influência financeira dos estrangeiros. Menos convém isso na África Oriental.

O novo empréstimo foi negociado na Inglaterra. Os verdadeiros emprestadores serão provavelmente os bancos da África do Sul. É provável que isto se relate intimamente com os projectos de controle ou condonário que a África do Sul quer realizar em Lourenço Marques. Por detrás de todas estas manobras devem estar interesses de negociantes, financeiros e políticos portugueses, que estariam dispostos a sacrificar os destinos de Moçambique.

Bem sabemos como eles argumentam no seu egoísmo. Consideram inevitável como Smiths, a absorção final de Moçambique pela África do Sul! Então acham apenas indicação que se trate de demorar o mais possível a anexação, tanto todos as vantagens da cubanja alheia. As quais, no fim de tudo, vêm a ser os proveitos que dali possam obter os que se metem nestes negócios e os que fossem entrando de qualquer modo nas compêndias mixtas inventadas para a intervenção estranha se fazer com simulacros de nacionalismo português. Uns e outros mandariam à fava todos os restantes portugueses, desde Vasco da Gama, que descobriu Moçambique, até à consumação dos séculos.

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

O verdadeiro caminho seria outro. Seria o de fazermos aqui e lá a melhor administração possível, entrando-se em positiva reorganização nacional e resistindo-se honrosamente às pretensões da África do Sul. O ouro que podemos obter pelo esforço próprio no território português de quem e de além mar em meia dúzia 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 política. Se ao cabo de tudo nos levássem Moçambique pela violência, façanha menos fácil do que se imagina, esse resultado seria melhor do que a perda pela alienação directa ou indirecta parecendo-nos ainda que esta última, para a qual trabalham mercantes, políticos e financeiros, será a pior de todas as soluções. Benditos os que varressem todos estes exploradores da nossa decadência, que ainda por cima tem a ousadia de querer o nosso voto e aplauso.

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

"A propósito do empréstimo para Moçambique, afirmou no Parlamento, segundo refere o jornal A Época, o sr. Norton de Matos, com caloroso apoio do sr. Brito Camacho, que para o pagamento das dívidas da província ao Banco Nacional Ultramarino, no montante, de 700 a 800 mil libras, se destinava uma parte importante daquele empréstimo, o que representava um negócio eterno para aquele Banco, que, tendo emprestado em notas da sua emissão, ia receber esterlina inglez, valorizado em mais de 25%.

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

Sobre este assunto podemos afirmar sem receio de desmentido:

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

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

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 Comissário nenhuma prestações devidas pagou em esterlino ou em qualquer outra especie."

Faz nauseas. O caso é este:

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

2º O Estado, pela província de Moçambique, violando contra si mesmo o contrato 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 dali rendimento nenhum;

3º O Banco emprestou a maior parte disso à província de Moçambique, isto é, ao Estado, estando esse pretendido débito nas talis 700 a 800 mil libras;

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

5º 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 possíveis num país onde a imoralidade e a estupidez do Estado tendam a ser infinitas.

Q. J.

Arrematações

SERVIÇO DA REPÚBLICA

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

Pelo presente anuncio 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 presidência do respectivo Engenheiro Director, ao concurso publico para a arrematação da empreitada n.º 4 de execução de terraplenagens e construção de aquedutos, entre os perfis 191 e 238 do Lanço de Serpa Brinches a Serpa, na Linha de Guadiana.

Base de licitação.....	125.415\$80
Depósito provisório.....	3.140\$00

Os depósitos provisórios, deverão ser efectuados em qualquer das Tesourarias d'estes Caminhos de Ferro, - do Minho e Douro e do Sul e Sueste, até às 14 horas do dia anterior ao do concurso.

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul, com sede no edifício d'índice acima citada e na Séde da Secção de Construção na Vila de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias úteis das 11 às 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 Portugueses da Beira Alta

Venda de carris e de fracções de carris usados

Esta Companhia tem p. ra 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 bem se viço em linhas de importância secundária, em linhas de minas, em postes telegráficos ou de energia eléctrica, e em muitas outras aplicações gerais 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 intermédio das estações desta linha ou directamente ao Serviço dos Armazéns Gerais em Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração, interino

Flávio 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.º; Hambro & Son; Baring Brothers & C.º.

Em New-York — Brown Brothers & C.º.

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 Bordoos — Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

Tel. — KOPPELRAIL

FABRICAS:

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

Locomotivas

Escavadoras

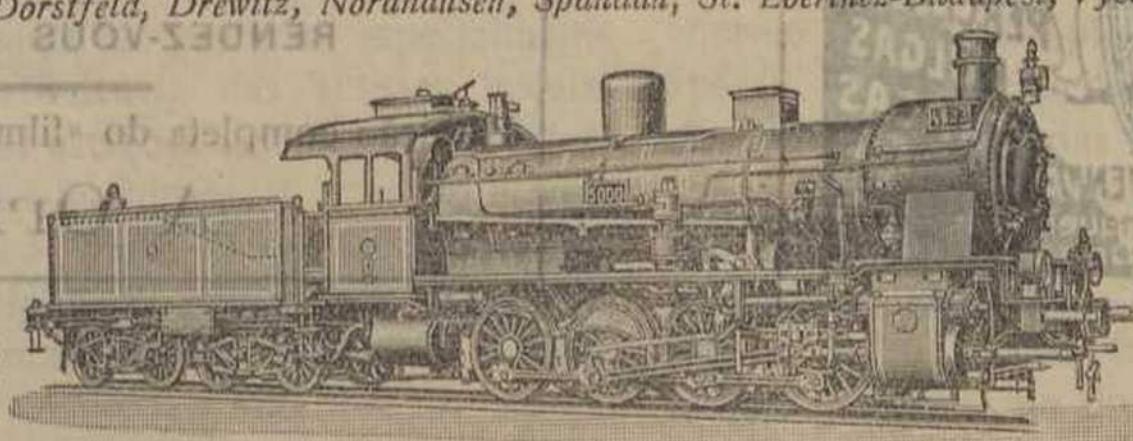
Guindastes

Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes



Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Depósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.º

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

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00FUNDOS DE RESERVA
Esc. 30.200:000\$00CAPITAL REALISADO
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA
Rua do CommercioAGENCIA EM LISBOA
Caes do SodréCÓDIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S
ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate 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, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, 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, Loanga, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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



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 Annunciada, 16-175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas à vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito
esmarchado. Encarrega-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra viaLimpa pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc.
sem serem desmarchados. Os artigos de lã
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça