

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, 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. Lutz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 884

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Outubro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Anexos deste numero

- Comp.º Cam. Ferro Portugueses — 1.º aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 11 — Grande velocidade.
Comp.º Cam. Ferro Portugueses — 4.º aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias — Imposto do Fundo Nacional de Assistencia Pública.

SUMMÁRIO

- Arbitragem e arbitrariedades, por J. Fernando de Souza Pag. 219

Os combustíveis em Portugal, por J. Perpetuo da Cruz

A desordem económico-financeira, por A. da Costa	» 221
Viagens e Transportes	» 223
Curso de cambios comparados	» 224
A electrificação da Virginian Railway	» 224
Linhas Portuguezas e Linhas Estrangeiras	» 225
As novas tarifas dos caminhos de ferro espanhóis	» 226
Tráfego internacional P. H. F.	» 227
Companhias de M. Z. A. e do Norte de Espanha	» 228
Parte Financeira e Parte Official	» 229
Boletim comercial e financeiro	» 229

Arbitragem e arbitrariedades

por J. FERNANDO DE SOUZA

A vida social moderna assemelha-se nas suas multiplas modalidades á navegação que se empreendesse levando, para orientar o navio, uma bussola doida.

A instabilidade governativa, o repudio das sás tradições, a falta d'espirito de sequencia, a desordem dos espiritos divorciados dos bons principios e fluctuando á mercê de todos os ventos de doutrina, traduzem-se na inconsequencia dos actos, no imprevisto das soluções, dadas as problemas quotidianos. Tem-se por vezes a impressão de que se vive num vasto manicomio, em que os loucos dominam e imperam, jactando-se de doutos e assisados.

Quantos exemplos poderia aduzir para abonar este juiz, que muitos capitularão de pessimismo doentio, como se não resaltasse da serena e imparcial analyse dos factos que se nos antolham na vida contemporanea!

Não carecemos, para provar o asserto, de sair do estreito ambiente em que a indole especial da «Gazeta» consente que divaguemos nas suas paginas.

Que tem sido a legislação ferroviaria nos ultimos tempos, senão a frizante imagem do cahos?

Vemos a complicada machina parlamentar com o seu duplo aparelho de laminagem das leis produzir verdadeiros mostrengos sem precedentes.

Pois não se concedeu a um grupo de camaras municipaes a linha do Carregado a Peniche, sem previo inquerito, sem estudo serio do as-

sumpto, menosprezando-se o plano de linhas complementares que fôra maduramente estudado e decretado, e prescrevendo-se pitorescamente na lei que a linha seria «de via larga ou via estreita, em leito proprio ou no d'estrada», á vontade do freguez? Pode haver mais humilhante prova de leviandade dos poderes publicos, a tal ponto ignorando a importancia e a função da linha concedida, que deixam indeterminadas as suas caracteristicas fundamentaes?

Concede-se depois à tóa, sem cumprimento das formalidades legaes, sem estudos previos, sem concurso, uma linhada Povoa a Espinho, Barcelos, Braga e Guimarães, atropelando direitos, e não impondo a costumada garantia do depósito. Fixa, para essa linha, a que se concede na garantia de juro, apenas a largura de via, sem a estipulação, invariavelmente feita até hoje, dos limites de raios de curvas e inclinações de pendentes!

A lei que creou o imposto de transacção isenta d'ele os transportes enquanto não for autorizado o seu acrescentamento ao preço da tarifa. Pois vem um decreto concedendo aumento das sobretaxas e declarando terminada aquela isenção, e não se consente no acrescentamento do imposto á tarifa, pretendendo-se faze-lo pagar ás companhias!

Invidindo as atribuições d'estas, pretende o governo impôr-lhes ilegalmente a criação de um fundo de assistencia aos tuberculosos, que decretou.

Já antes uma lei negou ás companhias o direito de dar dividendo ao capital.

Desempenhando todas as linhas, exploradas pelo Estado ou por companhias, função económica identica, fazem-se ás primeiras concessões, em materia de sobretaxas, superiores ás que se dão ás segundas.

Seria um nunca acabar a enumeração de tantos desconcertos. Ocupemo-nos pois apenas de um, grave e recente.

A resolução das divergencias de interpretação de contractos por arbitragem é uma fórmula justa, criteriosa e prática, pois facilita a resolução de conflictos de interesses, subtraindo-os á pesada e complicada engrenagem dos processos judiciaes.

Não pode o Estado louvar-se em arbitros, senão quando lei especial auctorise ou estatua esse modo de harmonisar divergencias.

Tem-se por isso introduzido o preceito do recurso ao juizo arbitral em todos os contractos de concessão dos caminhos de ferro, e todos eles derivam de lei especial, em que figura ussa clausula, ou foram aprovados depois da sua celebração por lei que ractificou todas as suas clausulas.

A primeira lei que se promulgou para conceder um caminho de ferro foi a de 18 de agosto de 1853, aprovando o contrato de concessão, a «Hardy Hislop», da linha de Lisboa à fronteira, em cujo art. 80.^º se prescrevia a arbitragem para a resolução das divergencias entre o Governo e a Empresa.

Equal preceito havia na lei de 4 de Junho de 1857 autorizando a contratar a linha de Lisboa ao Porto nos termos do contrato provisorio de 4 de junho de 1857 com Morton Peto.

A lei de 5 de maio de 1860 aprovou o contrato Salamanca de 14 de setembro de 1859 para a concessão das linhas do Norte-Leste, cujo art. 74.^º prescreve a arbitragem.

A lei de 2 de maio do 1882 aprovou o contrato da linha de Cintra-Torres e autorisou a concessão á Companhia Real da linha de Torres-Figueira-Alfarelos com as clausulas de 1859 modificadas nos termos das bases. A arbitragem encontra-se prescrita no art. 65.^º do contrato definitivo de 10 de julho de 1882 da primeira linha, estatuindo-se que o Governo decretará a forma do processo, e no art. 72.^º de 23 de novembro de 1883 da segunda.

A lei de 26 de Abril de 1883 concedeu á Companhia Real a linha da Beira Baixa, estatuindo na base 24.^º a arbitragem, que figura no art. 75.^º do contrato definitivo de 29 de julho de 1885, o qual prescreve que o Governo decretará a forma do processo.

Finalmente, para terminarmos com as concessões da Companhia Real, citaremos o alvará de 11 de abril de 1887 publicado ao abrigo do decreto

de 31 de dezembro de 1864 e do contrato de 14 de setembro de 1859 da linha urbana e o ramal de Cascaes, ficando a concessão sujeita ás clausulas desse contrato.

Já antes o art. 4.^º da lei de 7 de agosto de 1854, que aprovou o contrato de 24 de julho de 1854 para a concessão da Linha de Aldeagalega a Vendas Novas e ramal de Setubal, estatuiu a arbitragem, que figura no art. 43.^º do contrato.

Equal disposição se manteve no art. 71.^º do contrato de 3 de janeiro de 1860, das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja, aprovado por lei de 29 de maio do mesmo ano; no art. 14.^º do contrato de cedencia da linha do Barreiro-Vendas Novas e concessão de varias linhas á Companhia do Sueste, aprovado por lei de 23 de maio de 1864 e transformado no contracto definitivo do decreto de 11 de junho de 1864; na lei de 25 de maio de 1865, que aprovou o contrato de 1865 das linhas do Sul e Sueste, cujo art. 12.^º declara em vigor todos os artigos de 1860 a 1864, incluindo o da arbitragem, não alteradas pela lei.

Se passamos á linha da Beira Alta, encontramos a lei de 23 de março de 1877, cujo art. 7.^º prescreve as condições do contrato de 1859 das linhas de Norte-Leste, figurando a arbitragem no art. 67.^º do contrato de 3 de agosto de 1878.

Quanto á Companhia Nacional, a lei de 26 de Abril de 1883, que autorisou a concessão das linhas de Foz-Tua a Mirandela e Santa Comba a Vizeu, estatuiu a arbitragem na sua base 26.^º

Vieram depois a lei de 26 de maio de 1884 aprovando o contrato de Foz-Tua a Mirandela e dela derivou o contrato definitivo de 30 de julho do mesmo ano com a arbitragem no art. 74.^º; a lei de 30 de maio de 1885 aprovando o contrato de Santa Comba a Vizeu (contrato definitivo de 29 de julho do mesmo ano com a arbitragem na clausula 74.^a)

Em ambos os contratos se estatue que o Governo decretará a forma do processo.

Finalmente a lei de 24 de maio de 1902 aprovou o contrato de 19 de abril do mesmo ano para a concessão da linha de Mirandela a Bragança, em cujo art. 75.^º se prescreve a arbitragem.

A linha do Vale de Vouga foi concedida pelo contrato definitivo de 5 de fevereiro de 1907, com a arbitragem na clausula 55.^a ao abrigo da lei de 20 de dezembro de 1906 que aprovou o contrato provisorio.

No contrato da concessão das linhas do Alto Minho, de 27 de setembro de 1904, aprovado por lei de 12 de dezembro de 1906 figura a arbitragem.

Finalmente a lei de 22 de julho de 1882, para a concessão da garantia de juro ás linhas de Salamanca á fronteira portugueza estatuiu a arbitragem no art. 8.^º, figurando esse preceito no art.

(Conclue na pagina 229)

Os combustíveis em Portugal

(Continuação do nº 883)

III

POR J. PERPETUO DA CRUZ

A espessura da formação carbonífera é relativamente pequena o que faz prevêr que as camadas depositadas sejam em pequeno número.

Efectivamente, em Germunde, estão reconhecidas três pela galeria de Germunde e outras três mais para Poenie perto do lugar da Póvoa, mas é de supor que estas três sejam os ramos descendentes das camadas de Germunde.

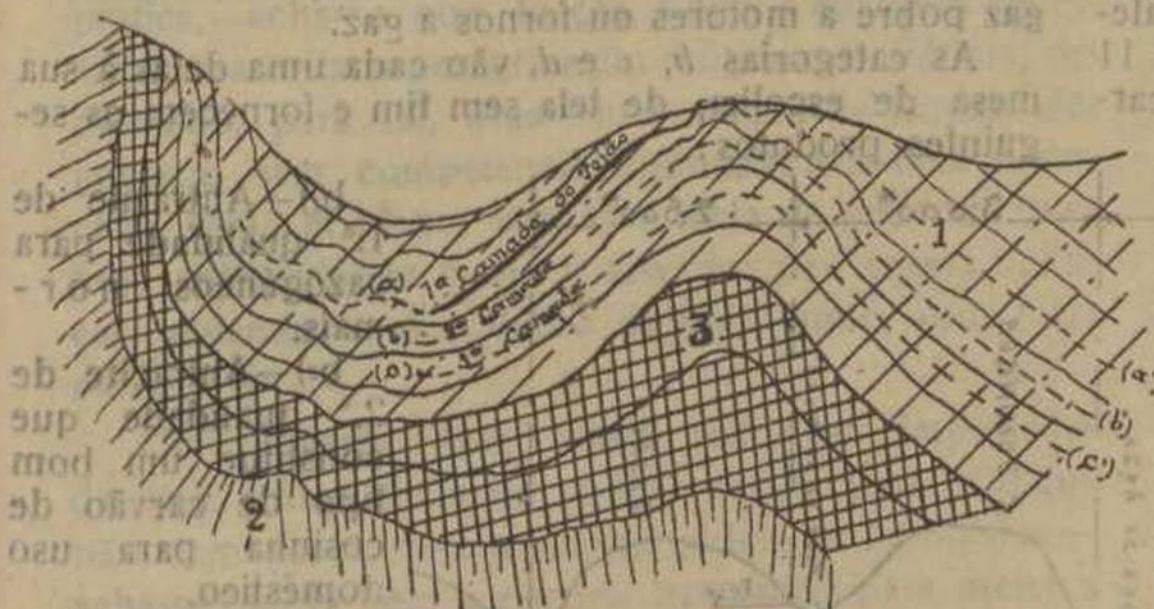


Fig. 2

Corte geológico no lugar do Pejão

No lugar do Pejão está reconhecida em trabalhos regulares a céu aberto a camada representada na fig. 2, pela letra (a) e uma travessa de reconhecimento cortou uma outra camada paralela que é representada pela letra (b). Não foram ainda avançados os trabalhos de pesquisa para reconhecer a camada (c), nem tão pouco foram reconhecidos os ramos descendentes destas camadas que estão figuradas em ponteado em (a'), (b'), (c'); não temos avançado estes trabalhos de pesquisa por ser, a tonelagem de carvão já reconhecida, suficientemente grande para nos garantir a exploração por um largo período de tempo. A camada (a) que chamaremos a primeira camada, é a mais importante. O seu ramo oriental, que está actualmente em exploração, mergulha para nascente com uma inclinação média de 70°. Tem uma possância regular e constante na extensão de 2 quilómetros compreendida entre o lugar de Pejão e o lugar do Fojo. Esta possância é de 17 metros em carvão puro, sem a menor intercalação de schisto. O carvão, porém, está completamente esmagado, pulverizado, apresentando-se em grandes torrões brilhantes quando se extrae da mina, mas desfazendo-se nas mãos ao menor aperto, em pó mais ou menos fino, por vezes impalpável.

A pequena espessura da formação carbonífera deveria fazer-nos prevêr que o sinclinal se fosse elevando gradualmente até emergir das águas e continuando a elevar-se formasse um anticlinal que trouxe à superfície as camadas. Dêstes movimentos resultaria o esmagamento completo do carvão que ora se nota.

CAPITULO III

Trabalhos de pesquisa

O perfil longitudinal do jazigo é indicado a traços largos pela Fig. 3. As camadas são cortadas transversalmente por três vales:

O vale do Fojo, o de Arda e o do Douro. Os afloramentos seguem numa linha contínua a um nível superior a meia-encosta, desde a margem do Douro até ao Pejão: Os três vales separam o jazigo em três secções que têm perto de três quilómetros cada uma de extensão, descontando os espaços ocupados pelos vales, que são inúteis sob o ponto de vista da exploração do carvão.

A segunda e a terceira camada têm cada uma três metros de possância média e seguem paralelamente à primeira, não havendo nelas trabalhos de reconhecimento, a não ser em Germunde e na Póvoa.

A primeira camada tem trabalhos de reconhecimento na galeria de Germunde, que tem 300 metros de extensão, onde ela se apresenta com uma espessura média de 11 metros. A 700 metros da bôca da galeria de Germunde existem os trabalhos de reconhecimento do "Malacate" e da "Serrinha"; 1:000 metros adiante encontram-se os trabalhos da galeria de "Pedrido" e finalmente a 3 quilómetros de Germunde encontram-se os trabalhos da galeria da "Horta da Moleira". Estes trabalhos, feitos pelas diversas empresas que cuidaram da exploração destas minas, visavam principalmente à colheita dos carvões duros, que fornecessem bons tipos de carvão de cosinha e antracites para motores a gaz pobre, nos tempos em que os baixos valores dos carvões ingleses não permitiam o aproveitamento económico dos carvões miúdos nacionais. Em todos estes trabalhos as camadas são reconhecidas com as mesmas características de Germunde em possância e tipo de combustível.

Em Germunde as camadas têm em geral várias intercalações de schisto o que as protegeu um pouco contra o esmagamento produzido pelos movimentos posteriores à sua formação, mas deu em resultado a impossibilidade de extrair separadamente o carvão e o schisto intercalar.

Nesta zona há pois, possibilidade de obter antracites grossos, tipo gazogéneos, mas os miúdos são misturados com schisto, dando um tipo de carvão com 30 a 45 % de cinzas que uma económica lavagem reduz à percentagem de 20 a 25 %.

Na zona de S. Domingos até ao Fojo, há apenas uma galeria de pesquisa no sítio chamado "A pedra do Cavalo", começada por empresas anteriores e continuada pela actual, que mostra uma das camadas com carvão friável de tipo equivalente aos carvões do Fojo e do Pejão.

No espaço compreendido entre o Fojo e o Pejão existem numerosas pesquisas.

No Fojo uma galeria de 300 metros de extensão feita no schisto do muro da primeira camada, segue paralelamente a ela e a uma distância de 12 metros.

Uma outra galeria paralela seguia pelo muro da camada uma faxa de 2 a 3 metros de carvão duro que foi extraído por empresas anteriores, ficando intacta a parte restante da camada, numa espessura que varia de 11 a 20 metros.

E' nesta parte intacta da camada que actualmente se vai seguindo uma nova galeria encostada á antiga e se vão preparando os pisos de desmonte.

O carvão é friável mas muito puro, apresentando uma percentagem relativamente importante de bocados de grossura superior a 20 m/m, que fornecem um tipo de antracite para gazogéneos, quasi igual às antracites inglesas, pois não tem mais de 5 % de cinzas e de 0,8 % de enxofre.

Esta parte da mina tinha sido dividida por empresas anteriores em quatro pisos de desmonte, donde se extraiu apenas uma *tranche* vertical da camada de 3 metros de espessura e a toda a altura desde as galerias de base até à superfície, ficando intactos os 11 metros de espessura restantes, por não conterem carvões duros.

Duzentos metros para sul existe um trabalho de pesquisa que reconhece a camada com as mesmas características. Perto do Pejão, 3 travessas de pesquisas feitas respectivamente a 20, 40 e 60 metros de profundidade a partir da superfície, e à distância de 150 metros umas das outras, reconhecem a primeira camada com os mesmos 14 a 17 me- de possança, entrando uma destas travessas na 2.ª camada.

Finalmente no lugar do Pejão foi aberta a córta a céu aberto, onde actualmente se está fazendo a exploração conforme o projecto desenvolvido no capítulo seguinte.

CAPITULO IV

Exploração: A Empreza actual iniciou em Agosto de 1917 na galeria de Germunde os trabalhos de exploração, por não contar nesse momento com meios de comunicação económicos com o Pejão.

Examinadas as características dos carvões de Germunde, por vezes duros e susceptíveis de fornecer um bom tipo de combustível para gazogéneos, mas misturados e sujos fornecendo um carvão mixto equivalente aos tipos normais de S. Pedro da Cova, Midões e Lomba, pensou-se imediatamente na instalação de uma oficina de escolha e lavagem de carvões que ficou constituída por:

1.º — Um silo enterrado de 200 toneladas de capacidade, que serve de reservatório aos carvões vindos da mina.

2.º — Vagonete e canal de descarga do silo para a oficina.

3.º — Um crivo Kreiss oscilante, com molas compensadoras de 14 metros de comprido e 0,70 de largura, capaz de uma produção de 200 toneladas à hora.

As telas perfuradas deste crivo dividem o carvão nas categorias seguintes, conforme a sua grossura:

- a) — Grossura inferior a 20 m/m.
- b) — " compreendida entre 20 e 40 m/m.
- c) — " " 40 e 70 "
- d) — " maior que 70 m/m.

A primeira categoria segue para um trommel que por sua vez a divide nas seguintes classes:

- a₁) — Grossura inferior a 5 m/m.
- a₂) — " compreendida entre 5 e 10 m/m.
- a₃) — " 10 e 20 "

A classe (a), não lavada, constitue o mixto normal para caldeiras que conteem 30 a 45 % de cinzas.

As classes a₂ e a₃ seguem para os *bacs* de lavagem que dão um produto a 20-25 % de cinzas, empregado em gazogéneos especiais, de grelha rotativa, aparelho quebra-jorros e extração automática de cinzas, estudados especialmente para este tipo de combustível e que duma forma regular e perfeita pode fornecer o gaz pobre a motores ou fornos a gaz.

As categorias b, c e d, vão cada uma delas à sua mesa de escolha, de tela sem fim e fornecem os seguintes produtos:

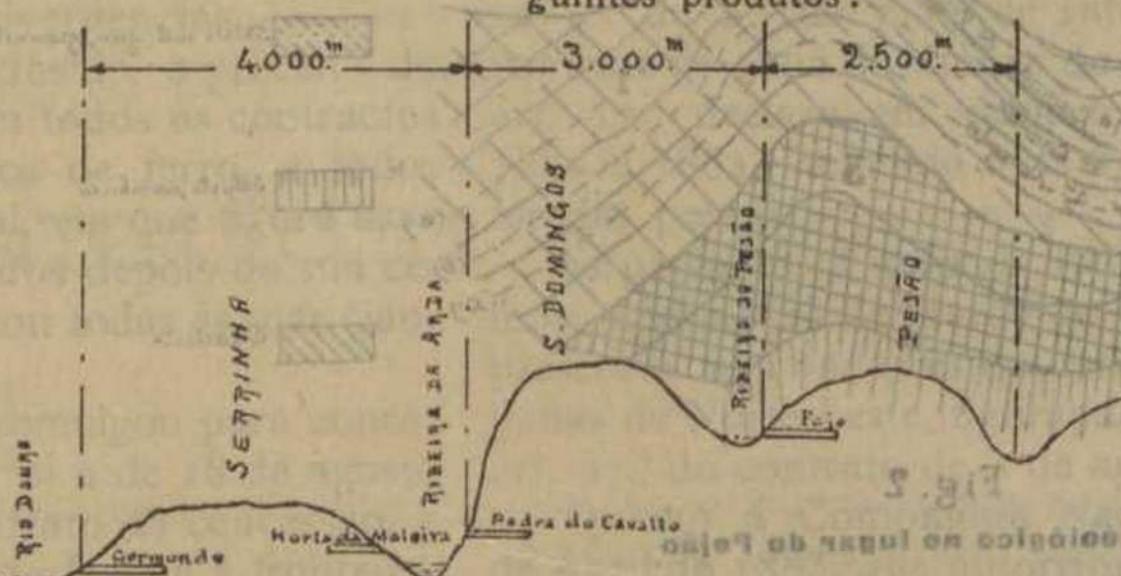


Fig. 3

As categorias c e d, dão:

c₁—d₁ — Antracite grossa de 1.ª qualidade substituindo o coke nas fundições de ferro e bronze.

c₂—d₂ — Carvões de cosinha.

c₃—d₃ — Estéril para a entulheira.

As mesas da escolha de tela sem fim estão no primeiro andar da oficina e deixam cair os seus produtos em silos, donde saem por vagonetes para os seus respectivos depósitos.

Toda a oficina está prevista para tratar 10 toneladas à hora e em condições de ser ampliada para uma produção dupla.

Todos os aparelhos desenhados pelo autor da memória, foram executados pelas oficinas da Companhia Aliança do Porto, de forma que a oficina iniciada em 10 de Agosto de 1917 inaugurava a sua laboração em 2 de Dezembro do mesmo ano.

O depósito dos diferentes combustíveis são constituídos por silos, por baixo dos quais trabalham os vagonetes de transporte para os canais de carregamento nos barcos.

Os trabalhos de desmonte são preparados e efectuados por faxas horizontais, longitudinais, com entulhos completos, sendo cada pilar de desmonte compreendido entre duas galerias de nível e duas chaminés de ventilação e descida de entulhos.

Só depois de terminada uma faxa se inicia o desmonte da faxa imediatamente superior.

De trás dos mineiros seguem logo os entulhos de forma que as madeiras não estejam nunca mais de 8 dias s. portanto, carga nos desmontes.

(Continua)

A desordem económico-financeira

POR AUGUSTO DA COSTA

O país continua mergulhado na pior anarquia: é um facto incontestável, e a cuja verificação ninguém pode fá fugir. Anarquia mansa, umas vezes; anarquia brava, outras; umas vezes anarquia de cima para baixo, outras de baixo para cima; — mas no final, sempre a mesma dolorosa conclusão: anarquia. Um governo que não tem força para meter na ordem os desordeiros profissionais, que consente todos os desmandos bolchevistas, propugnados nos jornais e realizados na prática, — acha-se com forças, e com a coragem necessária para evitar a peregrinação religiosa de Fátima, ordenando, para tal, uma concentração de tropas. Um governo sem competência administrativa nem financeira, sem um plano, sem uma ideia de governo, quer hoje apresentar-se como o salvador das nossas finanças, detendo o descalábro da libra como Josué fazia parar o sol.

Um governo que tolera todas as imposições da mais infima chafarica político-revolucionaria, e que não tem força para meter na cadeia os bombistas — acha-se agora com a energia necessária para meter a ferros da república os principaes dirigentes do protesto das forças vivas contra o descalábro a que a má administração dos dinheiros publicos pode arrastar a nação. Baixa comédia? Evidentemente. Tudo isto é baixa comédia. E se não sairmos disto, se a anarquia se não transformar em ordem, e se a desorientação dos governos se não transformar em senso pratico, estaremos irremediavelmente perdidos. — Mas depressa, porque o tempo corre, e não pára, á espera dos retardatarios.

O protesto das forças vivas é justo. Poderá não dar os resultados praticos de que era digno, mas é justo. Não faz sentido que o Estado, ao mesmo tempo que pretende levar a libra a 90.000, para fazer baixar o custo da vida, sobrecarregue o comercio e a industria com pesadíssimos tributos, afectando ao mesmo tempo a economia nacional e agravando o custo dos gêneros mais necessários à existencia. A política do imposto é a política mais iniqua de que os governos podem lançar mão. O imposto, por sistema, é a extorsão organizada; e a aplicação desse sistema é tanto mais iniqua, e tanto mais revoltante, quanto o Estado não o faz em obediencia a qualquer plano de restauração financeira do país, e seguindo, portanto, uma orientação antecipada e longamente traçada, — mas apenas em obediencia ao criterio, meralemente empirico, de arranjar a todo o transe receitas que satisfaçam a sêde insaciavel dos milhares de parasitas humanos que vivem á custa do Estado.

O protesto é, pois, justo. E' necessário que o Estado enverede por outro caminho. Mas, vem a politica, e tudo se desvirtúa... Logo as forças vivas são acu-

sadas de quererem novos augmentos da circulação fiduciaria, e a correspondente desvalorisação do escudo. São acusadas, ao mesmo tempo, de quererem que o custo da vida se mantenha elevadissimo, para que os seus lucros sejam fabulosos — como se as forças vivas não soubessem, por experientia propria, que esses lucros fabulosos são lucros ficticios, porque os montões de papel em que esses lucros se exprimem não correspondem, na verdade, aos lucros reais, que ficam muitissimo á quem dos numeros que os representam... Por ultimo, como o protesto das forças vivas contra as excessivas tributações lançadas pelo Estado coincide com a rapida valorização do escudo, as forças vivas são ainda acusadas pelos politicos de não quererem que essa valorisação prossiga! Acontece, porém, que, por um estranho contra-senso, os que pedem que o custo da vida possa descer, são exactamente os mesmos que estão já esboçando um movimento de protesto e uma reacção energica contra uma possível descida dos salarios! Ha em tudo isto, incontestavelmente, uma grande anarquia; mas a raiz do mal está mais na crise de inteligencia de que todos nós sofremos, em Portugal, do que na anarquia da rua — que não é mais, no fim de contas, do que uma consequencia directa da anarquia do pensamento.

E' por politica, simplesmente, que a todo o transe o governo pretende fazer baixar a libra até aos 90 escudos — o mais rapidamente possível. O publico — e sobretudo o publico que constitue os partidos politicos — facilmente se deixa levar por palavras sem sentido real, e vê os fenomenos economicos através do mais simples dos criterios. Para esse publico, o essencial, neste momento é que a libra desça, e desça, e desça; a descida da libra, segundo esse criterio, implica uma imediata diminuição no custo da vida... e depressa atingirímos o paraíso. Ah! se fôsse simplesmente assim... O governo, porém, não quer, para não perder a popularidade do maior numero, demonstrar os inconvenientes duma tal politica de rapida valorização do escudo; prefere, antes, continuar a presumir de salvadôr das finanças publicas, através duma politica financeira mentirosa.

O pobre, quando vê grande fartura, estranha. E' o caso de muitas pessoas sensatas, que logo de começo estranharam uma tão rapida descida da libra. O salto é grande demais, para que seja seguro: primeiro ponto importante do problema; e, segundo ponto: o principal objectivo do governo deveria ser, não a descida brusca da libra e a correspondente valorização do escudo, mas a sua estabilização. Lá fóra, o caminho seguido pelos ministros das finanças de todos os países cuja moeda sofreu abalos, como o nosso, é precisamente esse: estabilizar a moeda. Estabilizado o escudo, ter-se-ia dado o primeiro passo para a sua valorização.



VIAGENS E TRANSPORTES

As restrições nos transportes nas linhas do Sul e Sueste

Em virtude das restrições adotadas pela Direcção do Sul e Sueste, já se encontram quasi completamente descongestionadas de mercadorias as estações destas linhas, pelo que já se acha restabelecido o serviço de pequena velocidade em toda a rede, e já circulam novamente os comboios n.º 31 e 30 entre Casa Branca e Évora, a ligar com os comboios do Algarve, ascendente e descendente, em Casa Branca, e os n.ºs 931 e 932 entre Barreiro e Seixal, que haviam sido suprimidos temporariamente. Em quanto porém, subsistirem as demais restrições, o comboio n.º 932 não tem vapor de ligação para Lisboa.

Brevemente devem ser restabelecidos os demais comboios suprimidos, para os quais conta com três máquinas já prontas para entrar em serviço. Também a Direcção do S. S. espera pôr ao serviço dentro de dois meses os vapores "Extremadura" e "Algarve" que estão sendo reparados.

Sobretaxa no preço de transporte de trigo e farinhas nas linhas do Estado

Em virtude do disposto no decreto n.º 10.143, de 30 de Setembro último, desde o dia 5 deste mês, passou a ser aplicado nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, o multiplicador 11 aos preços de transporte de trigo e farinhas, efectuados nessas linhas, tanto em grande como em pequena velocidade.

Nas demais linhas do país continua a aplicar-se a esses transportes o multiplicador 6.

Não compreendemos bem a razão desta desigualdade entre as linhas do Estado e das empresas particulares, mas é assim mesmo.

Imposto do Fundo Nacional de Assistência Pública

Em virtude do disposto no art. 3.º da Lei n.º 1668 relativa à actualização dos impostos, as taxas do im-

posto de assistência constante do quadro inserto no 2.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias dos caminhos de ferro portugueses, passam a ser as seguintes:

1.º Em cada bilhete para um só passageiro

Bilhetes simples de preço igual ou superior a \$50 mas inferior a 1\$00	1.ª classe .. \$15 2.ª " " " 15 3.ª " " " 15
---	--

Bilhetes simples de preço igual ou superior, a 1\$00 e bilhetes de ida e volta de preço superior a 1\$00 mas inferior a 2\$00

1.ª classe .. \$30 2.ª classe .. \$30 3.ª classe .. \$30
--

Bilhetes de ida e volta de preço igual ou superior a 2\$00

1.ª classe .. \$60 2.ª " " " 60 3.ª " " " 60
--

Assinaturas por prazo não superior a 1 ano, semanais e mensais para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja superior a \$50

1.ª classe .. 3\$00 2.ª " " " 1\$50 3.ª " " " 75
--

2.º Em outros documentos de transporte (1)

Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua; guia ou bilhete de cães; guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas; em cada bilhete de assinatura para o transporte por G. V. de comestíveis nos arredores das cidades; e em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte da expedição de qualquer natureza não compreendida nas fábricas anteriores, e em cada requisição de rótulos para devolução de encerados e taras vazias.

(1) - Quando a importância do transporte não excede \$10 não se cobre este imposto.

Touradas na Guarda e em Vila Franca

Serviços especiais

Realizando-se na cidade da Guarda nos dias 4 e 5 deste mês, por ocasião da feira de S. Francisco, duas touradas para as quais se espera grande concorrência, a C. P. estabelece nos dois referidos dias, um comboio entre Guarda e Tortozendo para regresso dos passageiros que forem assistir ao espectáculo.

O comboio partirá da Guarda às 23:00 para chegar a Tortozendo às 0.30.

Também na noite de 8 para 9 a Companhia efectuará um comboio especial entre Vila Franca de Xira e Lisboa R. para regresso dos passageiros que forem assistir à tourada que naquela vila se realiza na noite de 8, por ocasião da feira anual.

Esse comboio partirá de Vila Franca às 0.30 para chegar ao Rocio às 1.50.

Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Setemb.	Em 15 de Outubro	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	127.500	129.000	114.000	115.000		
Paris		1.530	1.330	1.350		
Madrid		3.870	3.400	3.450		
Alemanha						
Amsterdam		11.170	9.950	10.050		
New York		28.600	25.320	25.600		
Italia		1.270	1.111	1.112		
Suissa		5.510	5.945	6.020		
Bruxelas		1.400	1.220	1.250		
Libras						

A Electrificação da Virginian Railway

(Do Brazil Ferro-Carril)

A «Virginian Railway» contratou no ano passado a execução do mais gigantesco projecto já levado a efecto na America do Norte, e que comprehende a electrificação da linha principal da estrada, entre Mullens, West Virginia, Roanoke e Virginia, estendendo-se sobre um total de 213 milhas ou sejam 342.717 kms. de linha, achando-se neste trecho as rampas afamadas das serras de Allegheny.

O projecto estabelece que o tráfego de carvão seja feito electricamente, apresenta a construção de uma grande geradora a vapor, linhas de transmissão, sistema de «trolley» aéreo e várias locomotivas electricas, tendo em vista o desenvolvimento material sobre a capacidade actual do tráfego.

Este empreendimento monta a uma despesa de dollars \$15.000.000 00 ou sejam mais ou menos réis 150.000.000\$000 ao cambio actual.

O contrato para o fornecimento e construção de todo o equipamento foi concedido á Westinghouse Electric & Manufacturing Company, tendo sido adoptado o sistema de corrente alternativa monofásica.

Esta linha foi construída pelo finado H. H. Rogers e estende-se de Deep Water, West Virginia, atravessando as ricas zonas carboníferas Pocahontas e New River até ao cais de Norfolk. Isto constitue, a bem dizer, uma linha para transporte de carvão mineral de tráfego pesado na zona cuja principal carga consiste neste minério.

Já ha muito tempo que esta linha é considerada como a campeã do tráfego pesado do trânsito de composições colossais e do emprego das super-locomotivas.

Esta linha tornou-se famosa pelo que então se considerava uma política extravagante no referente ao projecto, construção e equipamento do material rodante para o tráfego.

A loucura de Rogers, como então se chamava, vingou, e a fé dos fundadores na construção de estradas de ferro americanas fez com que fosse alcançado o grão de sucesso da sua execução, o que constitue hoje a inveja da maior parte das estradas de ferro da America do Norte.

A «Virginia Railway» tornou-se nos últimos anos afamada pelos seus vagões de carvão de 120 toneladas, pelo emprego das locomotivas super-potentes, pelo tráfego de trens de 8.000 toneladas e finalmente pelo desenvolvimento do cais de embarque de combustível em Norfolk, de proporções surpreendentes.

São dois os objectivos principais deste empreendimento: primeiro, a expansão da capacidade do seu tráfego, segundo, o aumento da eficiência operativa com a redução do custo por quilómetro.

Esta estrada está agora transportando de Mullens para Norfolk cerca de 7.000.000 de toneladas de carvão por ano.

O transporte é feito em trens 5.500.000 toneladas, aproximadamente, que atravessam as rampas da zona leste das montanhas com uma velocidade de cerca de 7 milhas por hora, descendo depois as serras de Este em demanda do cais, em composições de 6.000 toneladas.

Com trens de 6.000 toneladas, trabalhando electricamente, o transporte nas rampas de leste das montanhas está sendo feito à razão de 14 milhas por hora,

sendo em seguida carregados com 9.000 toneladas com destino ao cais.

O tráfego inicial é destinado ao transporte anual de 8.000.000 de toneladas de carvão, tendo sido o sistema projectado para uma capacidade capaz de satisfazer a mais do dobro desta cifra.

A velocidade mais elevada dos trens, a uniformidade da mesma, e o maior volume de força aplicada a um só trem, permite o transporte de mais de duas vezes da tonelagem actual sobre o caminho permanente existente.

O facto das locomotivas electricas se acharem sempre em condições de serviço durante muito mais tempo do que o equipamento a vapor, do custo de conservação das locomotivas electricas ser incomparavelmente inferior ao das locomotivas a vapor e da produção de energia numa usina ser mais eficiente comparada ao numero de locomotivas a vapor, isto tudo resulta sem dúvida em uma economia evidente.

O sistema adoptado foi o de corrente alternativa monofásica de «trolley» aéreo semelhante ao que foi empregado com grandes vantagens pelos caminhos de ferro Norfolk & Western, New York, New Haven & Hartford, Pennsylvania Railway em Philadelphia, pela Grand Trunk, Boston & Main Railroad, Erie Railroad, Spokane & Inland, Chicago Lake Shore e South Bend Railroad.

As locomotivas têm as características seguintes:

Peso total aproximado — 600 toneladas (Am.)

Peso sobre as rodas — 450 toneladas (Am.)

Esfórço tráctivo, contínuo — 135.000 libras.

Esfórço tráctivo, máximo — 277.500 libras.

Velocidade — 14 ou 28 milhas por hora.

H. P. efectivos a 14 m. p. h. — 5.115 H. P.

Dito, dito, a 28 m. p. h. — 5.970 H. P.

Diametro, das rodas motoras — 62 polegadas.

Comprimento (sobre os blocos de engate) — 145 pés e 8 polegadas.

Estas locomotivas são supridas com corrente da linha aérea por meio dos colectores pantográficos; esta corrente é reduzida na própria locomotiva por meio de transformadores para baixa tensão e conduzida a um conversor que a transforma de monofásica para corrente trifásica, para ser aplicada aos motores principais.

Os motores principais, em numero de seis, são do tipo de indução com os rotores enrolados e regulados pelos rheostatos líquidos intercalados nos circuitos do secundário.

O emprego de motores a indução oferece uma construção sólida, simples e de confiança no desempenho da sua função, o que bem caracteriza este tipo de motor e elimina o emprego de comutadores.

A força é transmitida por meio de engrenagens e pinhões aos conectores que, por sua vez, são ligados às rodas motoras por barras lateraes de transmissão; havendo seis destes motores e seis conectores em cada locomotiva, sendo cada um ligado a dois eixos motores.

Esta disposição facilita a montagem dos motores acima do «chassis» da locomotiva e com o emprego das barras de transmissão consegue-se a aplicação de todo o peso útil sobre as rodas motoras para aderência, alcançando-se assim um esforço tráctivo muito maior.



LINHAS PORTUGUEZAS

Projeto de caminho de ferro de Cacilhas à Costa de Caparica. — O engenheiro sr. Francisco Maria Henriques, Administrador Geral das Estradas e Turismo, oficiou ao sr. Governador Civil de Lisboa, presidente da Câmara Municipal de Almada, governador do Campo Entrincheirado de Lisboa e Director Geral dos Serviços Florestais e Agrícolas, para que se proceda a um inquérito administrativo de utilidade pública por espaço de 30 dias, sobre o pedido da concessão de licença para os srs. António Leote Tavares e Henrique Leote Tavares estabelecerem um caminho de ferro sobre estradas de tracção mecânica que, partindo de Cacilhas, se dirija por Almada, Pragal, S. Lourenço, Banárica, Porto Brandão, Lazareto e Tráfarria até à Costa de Caparica, na extensão aproximada de 12 quilómetros.

do que seria possível com eixos accionados isoladamente.

Um detalhe interessante do sistema adotado é a sua capacidade de freio regenerativo fora do comum.

Ha muito tempo que se considera que um dos problemas mais sérios em serviços como este da «Virginian» é o da condução dos trens nas descidas de rampas fortes, mas isto já está inteiramente resolvido neste caso pelo freio regenerativo, ficando os freios de ar de reserva para empregar em caso de emergência.

Com o tipo do motor e o sistema adotado, a capacidade total das locomotivas tem a força suficiente para aguentar o trem na descida das rampas o que permite sustentar a descida dum a serra com um carregamento mais pesado do que aquele que pode subir a mesma serra.

Em uma localidade apropriada, às margens do New River, quasi ao meio da secção electrificada, foi construída uma mina a vapor com a instalação de um gerador com a capacidade de 50.000 kilovatios, que fornece corrente monofásica a 88.000 volts em dois circuitos sobre torres de aço.

A voltagem é reduzida por meio de transformadores localizados em diversos pontos da linha para 11.000 volts para alimentação do "trolley" aéreo.

O sistema do "trolley" é do tipo de catenária inclinada empregando-se fio de bronze para o contacto e suspensores de aço, tudo montado em postes e estruturas de aço; não sendo necessário subsestação alguma de máquinas rotativas, pois as locomotivas utilizam-se de corrente da mesma espécie daquela gerada na usina, isto é, corrente alternativa monofásica.

A corrente é levada ao "trolley" por simples estações transformadoras do tipo externo.

A escolha do sistema de corrente alternativa monofásica nesta época, segundo os resultados satisfatórios obtidos com o emprego do mesmo sistema pela Norfolk & Western, New York, New Haven & Hartford e pelos caminhos de ferro da Pensylvania, recomenda o seu emprego como modelo para o serviço do tráfego mais pesado dos caminhos de ferro americanos.



Linhas hespanholas. — Desde o dia 1 de Setembro último ficou estabelecido o serviço combinado entre a secção de Lérida a Balaguer, dos Caminhos de Ferro Transpirenaicos, e a linha de Zaragoza a Barcelona da Companhia do Norte.

Este caminho de ferro que é de via normal está apenas construído até Balaguer, numa extensão de 28 quilómetros; entronca em Lérida com a linha de Zaragoza a Barcelona, fazendo se nessa estação do Norte a transmissão do serviço combinado de grande velocidade, e no apeadeiro de Plá de Vilanova o de pequena velocidade.

As estações e apeadeiros desta linha já abertos ao serviço são: Lérida (Saint-Girons) Plá de Vilanova (apeadeiro), Alcoleja, Vila Nueva de la Barca, Térmens, Vallfogona e Balaguer.

Linhas inglesas. — Em consequência da fusão das companhias, afim de concentrar as reparações de máquinas nas oficinas principais de Darlington, a London & North Eastern Railway fechou as suas oficinas de locomotivas em Springhead, realizando assim uma importante economia.

Os empregados e operários foram, uns para as oficinas de Darlington, outros colocados em diversos lugares.

— A companhia do London Midland & Scottish Railway construiu recentemente nas suas oficinas carroagens camas de um novo tipo que reunem mais comodidades que as antigas para vajar de noite.

Cada carruagem tem doze camas para uma pessoa, e com o fim de reduzir ao mínimo a trepidação em marcha, existem colocados entre os bastidores e a caixa de cada veículo blocos de cautchu.

Cada compartimento tem uma chave para regular a calefação. Alguns dos compartimentos têm porta de comunicação para o compartimento contíguo, o que permite transformá-los em compartimentos de duas camas. Os colchões são de molas.

Dentro em breve estas carroagens circularão entre Londres e a Escócia.

Linhas irlandesas. — No dia 13 do mês de Agosto último reuniu em Dublin a Assembleia Geral dos accionistas das Companhias do Midland Great Western y Great Southern & Western Railway, tendo sido aprovado o projeto de unificação das duas companhias, sob o título de Great Southern Railway of Ireland.

Os caminhos de ferro da Noruega. — O governo da Noruega está tratando também de reformar os caminhos de ferro do Estado, cuja Direcção Geral já se pronunciou favoravelmente sobre o projeto de reorganização que foi publicado na edição de Março do Bulletin des Transports Internationaux.

Os tópicos principais dessa reforma consistem na reorganização da Direcção Geral que passa a ser constituída por dois membros em vez de cinco, eleitos pelo Storting, desfrutando, porém, de uma maior autonomia, e na criação de um Conselho de Caminhos de Ferro.

As questões administrativas até agora da competência do Ministério do Trabalho a que os caminhos de ferro estão subordinados, passam a ser resolvidos pela Direcção Geral, ficando apenas sujeitas à superin-

tendência directa do Ministério o que respeita à exploração e a pessoal.

O Conselho de Caminhos de Ferro criado com o principal fim de estabelecer uma exploração que harmonize os interesses do público com os do Estado, será composto de 24 a 28 membros, metade eleita pelo Storting, pelo período de tres anos, e a outra metade eleita por um ano, constituída por representantes das Uniões do Comércio, da Indústria e da Agricultura da Noruega.

Da nova organização resulta a importante economia de cerca de 6 milhões de coroas na despesa com o pessoal, ficando o numero de agentes reduzido a 1.400; e uma melhor distribuição de horários afim de restringir o numero de quilómetros trem.

Líneas brasileiras. — Segundo o relatório da Companhia "Leopoldina Railway", apresentado á Assembleia geral realizada em Londres em 5 de junho último, relativo ao ano de 1923, foram os seguintes os resultados da exploração: Receita bruta—61:123.000\$00. despesas de exploração: 42.214.000\$00. Receita líquida — 18.909.000\$00.

Esta receita apresenta sobre a de 1922 um aumento de 3.529.000\$00.

— Foi há pouco inaugurado um trecho de 54 quilómetros de via entre Alegrete e Guarahy, da Viação Férrea Riograndense.

— Segundo o relatório apresentado pela Companhia Sul do Espírito Santo ao governo, as receitas das linhas desta companhia tiveram no 1.º semestre de 1923 um acréscimo de 4.572\$050 sobre as de igual período de 1922.

— A receita da Rêde Sul-Mineira no período de janeiro a junho do corrente ano foi de 5.201.254\$168, tendo havido em relação ao igual período do ano anterior um aumento de 1.538.284\$220.

As novas tarifas dos caminhos de ferro espanhóis

O Directório hespanhol fez publicar recentemente um decreto sobre a aplicação das novas tarifas ferroviárias cujas disposições são as seguintes:

"1.º—As companhias que não se acolham ao novo regime ferroviário e pretendam conservar em vigor com as mesmas condições de aplicação todas ou parte das tarifas para as quais se tenha autorizado a sobretaxa de 15 por cento, e que com esta sobretaxa não excedam as máximas legais, deverão solicitar-lo do Ministério do Fomento, em conjunto para as de cada empresa, ou por grupos ou por tarifas isoladas, no prazo de quinze dias, a contar da data em que se publique na Gaceta esta disposição, para aquelas que antes desta ultima data tenham manifestado expressamente a sua renúncia a ingressar no regime.

"2.º—Os expedientes de conjunto ou parciais para cada Empresa seguirão os seus trâmites na forma ordinária, e até à sua resolução considerar-se-hão prorrogadas as ditas tarifas com a sobretaxa autorizada.

"3.º—As companhias que não se acolham a esta disposição deixarão de tornar efectiva a cobrança da sobretaxa ao aplicar as suas tarifas, desde a data em que termine o prazo de quinze dias indicado na norma primeira, devendo dar disso conhecimento ao público por meio de anúncios afixados nas estações na forma do costume, e comunicá-lo em devido tempo à Divisão de Caminhos de Ferro a que correspondam".

Trafego internacional P. H. f.

A proxima conferência em Sevilha

No proximo dia 24 deve realizar-se em Sevilha a conferência anual sobre o trafego franco-hispânico-português, adiada em Maio ultimo, pelo motivo de se terem suscitado dúvidas com o regulamento dos caminhos de ferro promulgado pelo Directório espanhol. Nesta conferência tomarão parte delegados de todas as empresas interessadas no referido trafego, que são as francêses do Midi, Orléans, e a dos Wagons-Lits, as espanholas do Norte, Medina a Salamanca e de Salamanca à Fronteira de Portugal, e as Portuguezas da Beira Alta, Companhia Portugueza e Minho e Douro.

Os assuntos que hão de ser ventilados nesta reunião e que constam da respectiva Ordem do Dia, são os seguintes:

I.º parte—Passageiros

Melhoramento do horario do "Sud-Express". Substituição da rame portuguesa do "Sud-Express" por um combóio de luxo independente Paris-Lisboa, a chegar a Lisboa de manhã, e partindo de tarde a fim de assegurar a correspondência imediata com as linhas de navegação.

Restabelecimento do serviço de carruagens direcetas Lisboa-Medina-Irun.

Participação das companhias espanholas e portuguesas na União Internacional para a venda de bilhetes-cupões combinados.

Restabelecimento das relações directas com Figueira da Foz nas tarifas internacionais de g. v. n.º 301 e 302.

2.º parte—Mercadorias

Tarifas directas de g. e p. v.
Transportes em vagões de eixos intermudáveis.
Regime aplicável a partir de 1925.

Aceleração no seguimento dos gigos afectos ao transporte de encomendas postaes entre Hendaya e Portugal.

Regras para a liquidação do trafego P. H. F.

3.º parte—Diversos

Processo a seguir para o estudo das questões relativas ao trafego P. H. F.

Adesão de Portugal à Convenção de Berne.

Fixação da data e local da proxima conferência.

Amnistia aos ferroviários franceses que fizeram a greve de 1920

A Camara do Deputados francesa aprovou por 306 votos contra 213 o projeto de amnistia aos ferroviários que tinham sido demitidos em consequência da greve que teve lugar em 1920.

Com excepção dos que tenham praticado actos de falta de probidade, os antigos empregados serão readmitidos nos lugares que ocupavam antes da greve, com os mesmos ordenados e as subvenções actualizadas, sendo-lhes também, quanto possível, dado as residências que tinham.

O projeto transitou para o Senado, onde, é de esperar, seja também aprovado.

O tráfego do canal de Panamá no decurso de 1923

O tráfego comercial pelo Canal de Panamá, durante o ano de 1923, acusa um aumento sobre o ano precedente de 68,07% no número de unidades de transito, 82,65% na receita e 83,51% na tonelagem transportada.

Os navios nos Estados Unidos em numero de 2.868 foram em numero maior do que os de todas as outras nações reunidas. Depois dos navios americanos vêm, na ordem seguinte; os ingleses com 1.148; os noruegueses, com 160; os japoneses com 158; os alemães com 124; e os holandeses com 117. Os navios destas seis nações formam mais de 90% do tráfego total, durante o ano passado.

As nações que menor numero de navios tiveram foram: o Equador e o Mexico, ambos com 1 só.

O numero de navios registrados foi de 5.037, em 1923, e 2.997, em 1922.

A tonelagem bruta, em 1923, foi de 31.658.095, e em 1922, de 16.315.147.

Os direitos de passagem, em dolars foram de 22.966.838,18, em 1923, e de 12.573.407,77, em 1922.

A tonelagem da carga, em 1923, foi de 25.160.545 e de 13.710.550, em 1922.

Coronel Joaquim Nunes da Matta

Depois de ter estado alguns dias de cama atacado de uma impertinente doença, assumiu hontem as suas funções de secretario da Sociedade Propaganda de Portugal o nosso preso amigo sr. Coronel Joaquim Nunes da Matta a quem apresentamos cumprimentos.

12.^º do respectivo contrato de 12 de outubro de 1882.

A lei de 29 de agosto de 1889 relativa ao arrendamento de aquelas linhas pela Companhia das Docas estatuiu na arbitragem na base 14.^º

O alvará de 22 de Novembro de 1901 de concessão do troço de Guimarães-Fafe à Companhia de Guimarães deriva da lei de 1 de agosto de 1899 que tornou definitiva a concessão nos termos do decreto de 14 de julho de 1898 cuja clausula 45.^º transformada na 42.^º do alvará estatue a arbitragem.

A lei de 1 de agosto de 1899 relativa á concessão da linha de Cintra à Praia das Maçãs estatue a arbitragem no art. 8.^º

Tem sido pois preceito invariavel o recurso ao juizo arbitral nas questões entre o Governo e as empresas de caminhos de ferro.

Apenas estão excluidas dele as concessões do Porto à Povoa e a Famalicão da Trofa a Guimarães, de Coimbra a Arganil, de Vendas Novas ao Setil, cujos litigios são resolvidos pelo Governo.

Qual a forma de aplicar este preceito, inscripto em todas as leis especiaes de concessão e que só agora se pretende invalidar ser uma peregrina jurisprudencia?

E' o que veremos no artigo seguinte.

Companhias de M. Z. A.

e do Norte de Espanha

Temos presente a "Memoria" apresentada pelo Conselho de Administração desta Companhia à Assembleia Geral extraordinaria dos accionistas que teve lugar no dia 22 do mez de Setembro ultimo, convocada expressamente com o fim de deliberar sobre a submissão da Companhia ao regime ferroviário recentemente decretado.

Na referida "Memoria", um bem elaborado documento acompanhado do novo regime decretado pelo Directório, é feita a historia minuciosa da crise que os caminhos de ferro espanhóis vêm atravessando desde 1917, as várias fases dessa crise e as medidas projectadas ou postas em prática para a conjurar que pouco ou nenhum resultado benéfico deram, e finalmente é comentada e criticada a forma como a questão foi solucionada com o novo regulamento no qual ha disposições que vão de encontro à doutrina que as companhias consideram como a melhor.

Conclue a "Memoria" com as resoluções tomadas pelas Assembleias que se reuniram na entrada no novo regime dentro do prazo e com os requisitos que exige a lei de Julho ultimo; na reforma dos estatutos da Companhia em harmonia com a mesma lei e na faculdade concedida ao Conselho de Administração para subscrever todos os documentos e realizar quaisquer actos que sejam necessários e convenientes em consequência do ingresso no novo regime.

— Também a Companhia do Norte de Espanha convocou a Assembleia extraordinária dos seus accionistas para deliberar sobre a atitude a tomar em face do novo regime ferroviário.

A reunião teve logar no dia 6 deste mês sob a presidencia do sr. marquês de Alonso Martinez.

Lida à Assembleia a «Memória» do Conselho de Administração em que são expostos os inconvenientes e vantagens do ingresso no novo regime, e discutidas várias disposições do estatuto da Companhia que tem de ser modificada, foi resolvido por unanimidade aderir a nova regulamentação e autorizar o Conselho a tomar as necessárias disposições para esse fim.

A produção do carvão na Inglaterra e na Alemanha

A produção carbonífera das minas britânicas, segundo provam cifras recentemente publicadas em Londres, quasi atingiu, em 1923, o total de antes da guerra.

Eis os algarismos da produção, desde o armistício, em toneladas longas, um pouco superiores às métricas:

1913.	287.430.000
1919.	229.178.000
1920.	229.295.000
1921.	164.354.000
1922.	251.850.000
1923.	278.501.000

A produção de carvão na Alemanha, em Abril deste ano, foi de 10.439.145 toneladas, contra 10.820.000 em Março; de 10.247.054 toneladas de lignite, contra 10.390.000 em Março; e de 2.219.939 de coke, contra 2.100.000 em Março.



PARTE OFICIAL

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 10.162

Considerando que os serviços de inspecção de que trata o decreto n.º 9.864 de 21 de Junho de 1924, ainda se não encontram instaladas;

Considerando ser da maior conveniencia seguir a orientação expressa no decreto n.º 10.031, de 22 de Agosto findo;

Considerando que é indispensável uma severa economia nos serviços públicos;

Hei por bem, usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, decretar o seguinte:

Art. 1.º—É anulado o decreto n.º 9.846, de 21 de Julho de 1924.

Art. 2.º—Continua em vigor o disposto no § único do art. 5.º do decreto n.º 9.779, de 7 de Junho de 1924; enquanto não forem reorganizados os serviços dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 3.º—Ficam revogadas as disposições em contrário.

O Ministério do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 3 de Outubro de 1924 — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta da garantia de juros da linha férrea de Foz Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1923-1924, está nos termos de ser aprovada manda o Governo da República Portuguesa, pelo ministro do Comércio e Comunicações, que seja paga à referida Companhia a quantia de 7.315\$67, como liquidação final desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1924.—O Ministro do Comércio e Comunicações, Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1923-1924, está nos termos de ser aprovada manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que seja paga à referida Companhia a quantia de 25.748\$78, como liquidação final desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1924.—O Ministro do Comércio e Comunicações — Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e relativa ao segundo semestre de 1923-1924, está nos termos de ser aprovada manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 926\$46, como liquidação final desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1924.—O Ministro do Comércio e Comunicações, Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Santa Comba a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1923-1924, está nos termos de ser aprovada manda

da o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 926\$46, como liquidação final desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1924.—O Ministro do Comércio e Comunicações, Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

ANUNCIO

Nos termos dos Estatutos se anuncia que foram sorteados para amortiseração as obrigações da série Mirandela-Vizeu com os n.ºs 4896 a 4900: 11036 a 11040; 11306 a 11310; 17701 a 17705; 18041 a 18045; 18241 a 18245; 19356 a 19360; 20401 a 20405; 24036 a 24040; 27866 a 27870; 28336; a 28340 e 28486 a 28490.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativo ao 1.º semestre de 1924 (coupon n.º 7) começa á no dia 1 de Outubro p. f. e continuará até ao dia 31 do referido mês, todos dias excepto a s sábados, das 11 ás 14 horas, em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 14, 3.º, e, no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

O pagamento deste coupon também se realizará em Berlin no Deutsch-Bank até 31 de Março de 1925.

Lisboa, 13 de Setembro de 1924.

O Administrador-Delegado, interino
Pedro Joyce Diniz



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

A divisa Londres fechou no dia 13 a 115\$50, compra e 116\$00, venda. Acentuou-se, portanto a alta cambial que fez nalgumas semanas descer rapidamente o valor da libra de 160\$00. Será um bluf, como alguns pretendem? Será realmente um passo para o restabelecimento do nosso equilíbrio financeiro?

Quaisquer afirmações perentórias são por enquanto, pelo menos, extemporâneas. Reconhecem-se algumas das razões que poderiam realizar uma melhoria tão energica. A venda dos Transportes de pouco serviu, pois quasi tudo, ou tudo está gasto antecipadamente pela péssima administração; — a venda da prata, não se sabe ainda em que condições foi realizada. A falta de numerário preciso para a compra de cambiais necessários à importação parece ter influido principalmente.

Mas se assim for parece estar indicado que se o governo se vir na obrigação de aumentar a circulação fiduciária a divisa cambial regressará de novo á sua anterior posição.

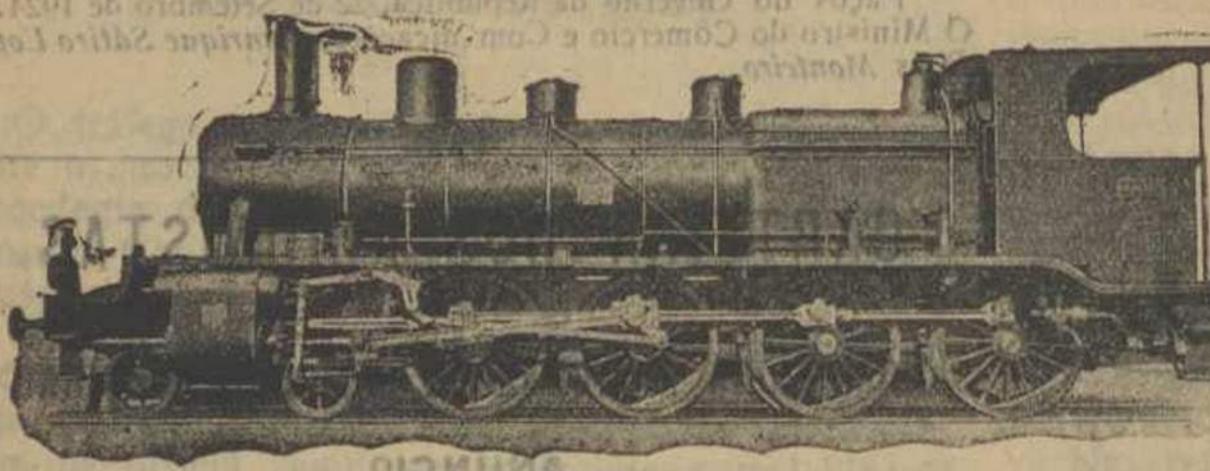
Como quer que seja, a melhoria cambial em pouco influirá na situação económica do país nestes dois ou três meses mais próximos.

Todas as importações foram feitas a cambais pagas de 146\$00 a 160\$00. Se existisse confiança poderia desde já começar a executar-se a baixa, porque, embora com cambais mais elevados, manter-se-ia o valor-ouro da mercadoria.

Essa confiança, porém, não existe. O ouro que tem regressado nas últimas semanas, chega por causa do pânico, e não da confiança. Este é o mal — porque, enfim, não se sabe ao certo se é um bluf, como alguns pretendem, ou um passo para o nosso ressurgimento como afirmam outros.

Interino

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



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

Capital : 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral :

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO :
em Raisnes (Norte-Francês) e La Crayère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways
Locomotivas, tenders,
carroagens, vagões para todas as vias.

Agentes gerais para Portugal e Colônias :

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.

Vago

BOLETIM FINANCEIRO



BOLETIM ECONÔMICO E FINANCEIRO

Freios para caminhos de ferro a vapor e eléctricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ESTABLISEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECÂNICAS

Sociedade anónima dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Seção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinárias — Carruagens de tramways

Vagões, tenders, ias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tanques. — Tenders. — Peças de sobrecorrente.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francesas e estrangeiras.

Seção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os géneros. — Aparelhos para elevação.

Seção AUTOMOVEIS

Carroagens automóveis. — Motores fixos a essência e a petróleo. — Peças mecânicas em todos os géneros.

Endereço telegráfico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Sede - LARGO DE S. JUÍZIO, 12 2º