

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Commercio e Comunicações e das Colônias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro
Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS
— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris GUERRA MAIO Rue du Helder, 8

24.º do 34.º anno LISBOA, 6 de Dezembro de 1921 Número 816

ANNEXOS DESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Tarifa de operações aduaneiras.
Minho e Douro. — Aviso, 2.º additamento á classificação de mercadorias. — Aviso sobre Imposto do sello.

SUMMARIO

Uma questão gravíssima, por J. Fernando do Sousa.....	329
Receitas ordinarias, por Quirino de Jesus.....	330
Paragem automática de comboios.....	331
Parte oficial.....	332
Augmento de tarifas na Alemanha.....	332
A crise ferroviária em Espanha.....	333
Blindagem do revestimento dos pneumáticos.....	333
Zafra a Huelva.....	333
Viagens e Transportes.....	334
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	336
Necrologia.....	337
O fabrico do ácido azotico com o nitrogénio do ar.....	337
Automobilismo sobre carris.....	337
Material para os caminhos de ferro de Madrid, Cáceres, Portugal e de Bilbau a Portugalete.....	337
Congresso Internacional de caminhos de ferro.....	338
Linhos Portuguezas.....	338
Parte Financeira.....	339
Boletim comercial e financeiro.....	339
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	339

Uma questão gravíssima

De dia para dia se agrava a situação económica do paiz.

Não ha empirismos governativos que travem o deslize do cambio com a concomitante desvalorização da nossa moeda. Exportação exigua; importação do que devíamos produzir; excessivas despesas do Estado, cobertas artificialmente pelo recurso damníño ao crédito e á emissão de notas; descaravel especulação commercial que exagera os lucros; todos esses factores de ruina intimamente connexos determinam a carestia da vida e dos materiaes necessarios ás industrias.

Mais que nenhuma outra são afectados os caminhos de ferro pela desvalorização da moeda. Ao encarecimento dos materiaes nos mercados productores junta-se a acção do cambio. Um pessoal numeroso e cuja productividade foi diminuida pelo absurdo regulamento das 8 horas de trabalho reclama novas subvenções com o fundamento real na carestia crescente dos generos mais necessarios.

Como atendelos? Elevando as tarifas, visto o custo do transporte que é, em média, 450 % do anterior, não estar em proporção com a elevação de todos os outros preços? Seria rasoável, se não houvesse dois inconvenientes: pretexto para nova especulação do comércio que por uma elevação de 10 no transporte aumenta 100 ao preço de venda, e retrahimento do tráfego deixando o accrescimo de receita muito á quem da percentagem do aumento das tarifas.

E todavia, além da necessidade instante de cobrir as despesas de exploração, de attender pretenções justificadas do pessoal, de solver quanto possível os

encargos financeiros, é urgente a aquisição de material fixo e circulante para todas as nossas linhas.

Carecem umas de larga renovação de carris. Deverem outras prosseguir simultaneamente ao reforçamento da via. Ha necessidade de ampliar estações, de crear outras novas.

Linhos ha, como a do Vouga, que a guerra surpreendeu no fim da construcção, sem terem tempo de organizar as suas reservas de material.

Se passamos ao material circulante maiores são as dificuldades.

As linhas da Povoa e Guimarães teem locomotivas insuficientes se não em numero, ao menos nas suas características, de modo que não podem assegurar serviço desafogado e económico.

Na linha do Vouga faltam máquinas para o tráfego de mercadorias em rampas extensas e asperas.

Precisa a Beira Alta de máquinas para os seus expressos e rápidos.

Precisa-as a Companhia Portugueza apesar das importantes aquisições feitas.

O mesmo se pode dizer de varias linhas em relação a vagões e carruagens.

Como adquirir esse material, mormente aos altos preços actuais quem não tem disponibilidades?

No princípio do anno corrente o Governo foi informado de que seria facil obter da Alemanha o pagamento da parte da indemnização devida a título de reparações, em material, especialmente material de caminhos de ferro.

O sr. dr. Antonio da Fonseca, que foi um dos ministros mais criteriosos e ponderados que teem gerido n'este ultimo decénio a pasta do Fomento, procurou dar seguimento a esse alvitre encarregando a Comissão de sobretaxas de preparar uma solução prática.

A Comissão dirigiu-se a todas as empresas de caminhos de ferro: Estado e Companhias, centralizou os seus pedidos de material, procurou, de acordo com ellas, unificar quanto possível os tipos e avaliar a importância das requisições.

Todo esse trabalho foi feito e entregue ao Governo. Deviam seguir-se as negociações da Comissão de reparações, a escolha de fornecedores e os contratos subsequentes das empresas com elles.

Duas dificuldades surgiram. O governo Barros Queiroz alimentava a esperança de receber em moeda a indemnização e preferia essa forma de pagamento, ao material, que seria depois adquirido livremente.

Em teoria essa solução seria mais vantajosa, resultando manifestamente mais barato o material. Simplesmente poucas são as probabilidades de obter essa forma de pagamento, quando, pelo contrario, o fornecimento de material em conta de reparações seria facilmente conseguido. Está sendo fornecido á Romania e a outros países. Os fabricantes instam por encomendas pagas nesses termos.

Vejamos agora a outra dificuldade.

Como seria pago pelas Companhias o material assim adquirido, se elles não teem recursos para tanto?

A solução afigura-se-me simples e fácil.

E' incontestavelmente de interesse público a melhoria de condições d'exploração da nossa rede ferroviária. Não tendo as Companhias recursos suficientes para as realizar, ao Governo compete providenciar, auxiliando-as, como se faz em toda a parte onde ha juizo e boa administração.

Pois o Estado constroe, conserva, polícia e renova as estradas, sem d'ellas tirar receita directa e não ha de comparticipar os encargos de vias de comunicação de primacial importância?

Demais, o material fixo dos caminhos de ferro é incorporado no domínio público; fica pertencendo ao

patrimonio do Estado. Justo é que elle o adquira quando o encargo não cabe nas possibilidades da empresa exploradora.

Quanto ao material circulante estatuem os contratos vigentes que pertence ao domínio da empresa, que o não pode porem desviar da sua função, o que não impede o Estado de comprar material, e emprega-lo conservando a propriedade. Pode ainda estipular, como compensação, um juro, contanto que se mantenha o carácter preferencial aos encargos financeiros já contrahidos.

Se o Estado applicasse a melhorar as linhas de companhias 100.000 contos recebidos em material da Alemanha, que melhoria considerável de serviço se obteria! E que reflexo não teria na economia do paiz essa melhoria?

Quando a situação das Companhias melhorasse, poderia o Estado compartilhar do saldo de disponibilidades como remuneração do capital imobilizado.

Se não o houvesse, teria sido esse capital utilmente empregado, como o que se destina a estradas, a pharoes, a rios, a portos, sem remuneração directa.

Assim, pois, não se devia demorar, por causa da forma do acordo entre Companhias e Governo, a encomenda do material. Esse acordo era de secundaria importancia e a todo o tempo se celebrava, visto que o material ficava sendo do Estado.

Outro assumpto importa relembrar. A profunda perturbação mental e moral originada pela guerra, ou por ella tornada de latente em aguda, deu lugar á satisfação de uma caprichosa reivindicação sugerida dos meios operarios pelos agitadores profissionaes empinhados em preparar a revolução social.

O limite obrigatorio de 8 horas de trabalho imposto indistinctamente a todas as profissões, sem distinção de natureza do serviço nem das horas de presença, é um cancro para as administrações, e dá lugar a desigualdades revoltantes e immoraes, nocivas á disciplina. Assim, um machinista do rapido Lisboa-Porto faz, dentro das 8 horas, aquelle serviço da maior responsabilidade, nada recebe de extraordinario. Outro, que anda a roncpear nos comboios de via, trabalha mais de 8 horas, recebe dobrado por varias horas supplementares ganhando muito mais que o primeiro.

Um chefe d'estação ou carregador de uma estação onde passam 2 ou 4 comboios por dia vence muito mais que tendo 8 horas de trabalho violento n'uma estação importante, etc., etc.

Que o pessoal, a braços com a carestia da vida queira ver melhorada a remuneração, é justo; mas para que seja possivel é preciso que, por um regulamento absurdo se não imponham ás empresas encargos evitaveis.

As companhias procuraram em tempo util atenuar os maleficios de uma regulamentação feita sem sciencia nem consciencia; debalde, porém. O ministro d'então dr. Domingos dos Santos concordando embora com as observações que lhe fizeram, manteve os preceitos que então seria facil modificar. Passou tempo. Terminou o prazo de validade do regulamento. Porque não ha de ser revisto e *racionalizado*?

São trez providencias communs que tem de ser tomadas com urgencia:

Augmento prudente de sobretaxas nas linhas onde for possivel e nos ramos de trafego que o comportem, com os devidos correctivos nas tarifas especiaes.

Fornecimento de material fixo e circulante adqurido pelo Estado, em conta de reparações, e cedido ás

empresas em condições razoaveis e acommodadas ás suas possibilidades financeiras.

Modificação do horario de trabalho em harmonia com as exigencias e condições especiaes dos serviços de caminhos de ferro.

Para a realização d'este *desideratum* devem as empresas empenhar todos os esforços, cumprindo ao governo attender as suas justas solicitações.

Para isso é preciso porém que haja Governo...

J. Fernando de Sousa.

Receitas ordinarias

Temos posto sempre como principio fundamental que a reorganisação financeira e economica do Estado é impossivel sem começar por um corte fundo nas despesas publicas.

Mas tambem temos salientado sempre que essa obra de saneamento orçamental necessariamente ha de ser completada com todo o esforço para o maior desenvolvimento possivel das receitas geraes do Estado. Ha mesmo neste assumpto grandes liquidações a fazer.

Um dos maiores factores a considerar nos planos da reorganização nacional, quando elles sejam possiveis, é que, por falta de finanças de guerra, as nossas receitas publicas ordinarias não cresceram de 1916 a 1918, e apenas tiveram augmentos, insignificantes no começo, desde o segundo anno indicado, pelas desordendas tentativas de maior tributação que principiaram no periodo sidonista.

Uma tal situação, contraria á de todos os paizes que entraram na guerra, obrigará o Estado a reivindicar de todos os cidadãos, mas especialmente dos que vieram amontoando lucros, tudo aquillo que lhe pertence para a salvação commun.

Todos deveriam olhar para o quadro das receitas ordinarias cobradas nas gerencias de 1913-14 a 1919-20 e orçadas para 1920-21 e 1921-22, cuja cobrança ainda não consta de documentos officiaes publicados.

Em seguida o apresentamos, devendo notar-se que os seus valores vão em contos e que d'elle excluimos os rendimentos das *régies* ou explorações autonomas do Estado e bem assim os lucros de titulos na posse da fazenda, que nada significam :

Annos	Receitas ordinarias
1913-14.	59.669
1914-15.	51.288
1915-16.	55.670
1916-17.	59.212
1917-18.	59.638
1918-19.	76.123
1919-20.	106.965
1920-21.	89.287
1921-22.	146.416

Esta curva, em tal epoca, é irrisoria. A par d'isso, o *deficit* do Estado foi de mais de um milhão de contos no mesmo periodo.

Assim, nos primeiros quatro annos de guerra, diminuiram as receitas, deixando-se os particulares amontoar em seu poder o que em justiça pertenceria ao Estado se tivesse boa administração.

Não se augmentaram nem se criaram impostos a bem dizer até 1918. Pouquissimo foi mesmo o que se fez nesse anno para assegurar novos recursos ao Tesouro, como os resultados da gerencia de 1917-18,

ainda inferiores ao de 1913-14, e os de 1918-19, pouco superiores, puzeram em evidencia.

Depois não se desenvolveu, como era necessário, até o fim de 1920, a mesma politica fiscal, bem deficiente mente começada em 1918.

Parallelamente a isso houvera uma depressão nos rendimentos das alfandegas, os quaes só voltaram a crescer com as diferenças resultantes do pagamento de parte dos direitos em ouro.

Só em 1919-20 as receitas ordinarias cobradas começaram a chegar quasi ao dobro.

O progresso era ainda pequeno se attendermos ás relações de valôres determinados pelo aviltamento da moeda. Quasi o mesmo dizemos das orçadas para 1921; cerca de duas vezes e meia superiores ás cobradas em 1913-14, pois o escudo foi valendo cada vez menos.

As receitas cobradas em 1920-21 devem ter sido um pouco maiores do que as orçadas, as quaes se baseavam geralmente na media dos trez ultimos annos, base muito fallivel em tal periodo.

As contribuições concorreram pouco para aquelles pequenos resultados progressivos das receitas ordinarias. E' o que se vê no quadro seguinte, onde os valôres vão ainda em contos:

Annos	Contribuições e impostos directos	Registo e sello	Impostos indirectos
1913-14.	12.783	8.952	26.367
1914-15.	12.954	8.873	18.520
1915-16.	13.151	9.999	18.719
1916-17.	13.098	10.424	20.913
1917-18.	13.475	12.283	18.695
1918-19.	17.525	17.527	20.650
1919-20.	18.414	26.089	37.600
1920-21.	15.961	18.560	25.915
1921-22.	42.201	27.900	42.384

Assim, as contribuições e impostos directos conservaram-se estacionarios até 1917-18 e os seus posteriores augmentos em relação a 1913-14 foram de 37 %, em 1918-19, de 46 %, em 1919-20, de 27 %, em 1920-21 e de 287 %, em 1921-22, muito duvidosos na cobrança.

O rendimento do imposto de registo e sello manteve-se quasi o mesmo até 1916-17, tendo em cada um dos annos seguintes respetivamente o aumento de 39, 70, 191, 107, e 212 por cento, devendo de certo ser superior ao previsto no penultimo anno economico.

As receitas dos impostos indirectos, sempre em decadencia até 1918-19, só tiveram augmentos, em relação a 1913-14, desde 1919-20, sendo de 42 % nesse anno e de 60 % em 1921-22, o que foi especialmente devido aos direitos em ouro e ás sobretaxas.

Mas ainda nos annos em que ha augmentos nas cobranças e previsões de todas estas especies de receitas tributarias, elles são mais aparentes do que reaes.

Se considerassemos a desvalorisação da moeda, que foi galopando sempre, até ser de mais de 1.000 %, aquelles pretendidos augmentos desapareceriam deante da realidade de depressões muito superiores, em todos esses rendimentos publicos.

O mesmo se pode dizer da fortuna e rendimentos de muitos dos cidadãos, e ás vezes em condições peores. Mas a outros, que não foram poucos sucedeu exactamente o contrario, á custa dos primeiros e estando ahi absolutamente indicada a necessidade e justiça de grandes reivindicações fiscaes.

Nos impostos directos é que está o encargo especial das classes que teem maior capital, ou fortuna, ou rendimentos. Vale por isso a pena olharmos para o quadro das receitas dos principaes, o que nos levará ainda mais fortemente ás mesmas conclusões.

As receitas dos impostos abaixo designadas vão expressas ainda em contos; cumprindo sempre considerar que em 1920-21 e 1921-22 elles representam apenas calculos orçamentaes:

Annos	Industrial de Bancos e compa- nhias fabris e de seguros	Industrial de taxas geraes	Predial
1913-14.	319	2.373	6.379
1914-15.	330	2.502	6.423
1915-16.	345	2.537	6.411
1916-17.	436	2.532	6.477
1917-18.	476	2.560	6.533
1918-19.	847	3.837	7.820
1919-20.	763	3.830	5.932
1920-21.	873	3.510	6.650
1921-22.	—	16.510	18.500

No orçamento apresentado para 1921-22 não aparece descriminada a contribuição industrial de Bancos e de Companhias fabris estando tudo englobado com o producto das taxas geraes e ainda com o dos funcionários publicos por guias e estampilhas.

Atendendo-se ao periodo que se vem atravessando desde 1914, podemos dizer, olhando para o quadro, que o progresso de todas as contribuições ahí classificadas em tres grupos foi quasi nullo até 1920-21, ou até negativo se considerarmos a desvalorização da moeda.

Sob este aspecto, o mesmo podemos dizer dos resultados que se previram para 1921-22, sob a regencia das leis dos coeficientes.

O total das receitas das contribuições industriaes desde 1914-15 a 1920-21 pouco teria excedido 40.000 contos.

O resultado não sabemos se é tragico, se é ridiculo, quando notamos que se encontram no paiz muitos industriaes que ganharam muito mais em quatro, e mesmo trez ou dois annos, de que todo o rendimento que o Estado terá obtido de taes impostos durante o periodo inteiro, mesmo com os fructos esperados da lei dos coe- ficientes.

Os 65.000 contos que o Estado terá obtido da contribuição predial no mesmo lapso de tempo causam tambem estranhezas analogas, por mais que uma boa parte da agricultura esteja oprimida por graves adver- sidades.

Perfazendo essa receita com a de contribuição industrial um total pouco superior a 100.000 contos, o espirito fica ainda assombrado com a circunstancia de ser tudo isto ainda inferior ao rendimento liquido total de cada uma de varias sociedades poderosas que fizerao, durante o mesmo periodo, explorações industriaes e commerciaes na metropole e nas colonias.

Salta aos olhos que isto não pode ficar assim, em- bora se não tenha de perder de vista a necessidade de reduzir as despesas publicas ao minimo possivel.

Quirino de Jesus.

Paragem automatica de comboios

Em Fairlop, estação ingleza da "Great Eastern Railway", procedeu-se recentemente á experiecia, que deu os melhores resultados, de um apparelho electrico que collocado na machina de um comboio, ligado por circuitos electricos a um outro dispositivo em comunicação com os carris, faz parar um comboio animado de grande velocidade, antes de chegar ao local em que encontre na linha obstaculos que o possam fazer descarrilar.

O engenheiro americano, sr. Regan, inventor de tão importante apparelho, foi muito felicitado pelos engenheiros ingleses e franceses que assistiam ás experiencias e com ellas ficaram encantados.



Ministério do Comércio e Comunicações

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas

DECRETO N.º 7:821

Considerando que a aplicação genérica dos direitos de importação de 12 por cento no material circulante de caminhos de ferro, incluindo as locomotivas, a tornam sobremodo onerosa nas actuais condições de elevadíssimo preço que esse material atinge, agravando as precárias circunstâncias das empresas de caminhos de ferro e dificultando a respectiva aquisição;

Considerando que esse material, especialmente as locomotivas, só excepcionalmente é fabricado no país e que convém sobremodo providenciar sobre a sua aquisição, cuja necessidade tanto se faz sentir;

Considerando que para as máquinas de vapor de mais de 100 cavalos estipula a pauta o direito de \$02 por quilograma, não sendo razoável que as locomotivas, que máquinas de vapor são, se aplique direito muito mais pesado:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros decretar o seguinte:

Artigo 1.º Às locomotivas e seus pertences, carruagens e vagões de caminhos de ferro será aplicado o direito de importação de \$02 por quilograma.

Art. 2.º O direito fixado no artigo anterior será aplicado às locomotivas que nas alfândegas tenham sido propostas a despacho de importação até esta data e cujos direitos não estejam liquidados e cobrados.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 26 de Novembro de 1921.

— ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Carlos Henrique da Silva Maia Pinto — Vasco Guedes de Vasconcelos — Francisco Xavier Peres Trancoso — João Evangelista Pinto de Magalhães — João Manuel de Carvalho — Alberto de Veiga Simões — Vasco Borges — Tomás Fernandes — Francisco Alberto da Costa Cabral — Antão Fernandes de Carvalho.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 7:838

Considerando que a publicação dos decretos n.ºs 7:014, 7:015, 7:016, 7:069, 7:189 e 7:229, respectivamente de 12 e 28 de Outubro e 9 de Dezembro de 1920, e 8 de Janeiro do corrente ano, que modificaram as disposições disciplinares da lei orgânica dos Caminhos de Ferro do Estado, foi feita ao abrigo do disposto no artigo 3.º do decreto n.º 6:960, de 22 de Outubro de 1920;

Considerando que o citado decreto n.º 6:960 foi já revogado pelo decreto n.º 7:774, de 29 de Outubro do corrente ano, por terem cessado as circunstâncias que deram origem à sua publicação;

Considerando, porém, que da publicação do decreto n.º 7:016, promulgado ao abrigo do citado decreto n.º 6:960, de 12 de Outubro de 1920, resultavam direitos e situações que não poderiam ser modificados no presente momento sem os mais graves prejuízos para os serviços;

Considerando ainda que da divergência de procedimento havido depois da greve de 30 de Setembro de 1920 para com o pessoal do Sul e Sueste e o do Minho e Douro, benévolos para com este último e rigorosíssimo para com o primeiro, resultaram situações desiguais e estranhas a que urge remediar:

Hei por bem, ouvido o Conselho de Ministros e usando da faculdade que me confere o n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, decretar o seguinte:

Artigo 1.º São readmitidos ao serviço e reintegrados nas categorias e lugares que desempenhavam com todas as condições e vantagens a estes inerentes, os agentes ferroviários civis e militares, empregados nas Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, que foram demitidos ou suspensos pela aplicação do decreto n.º 7:189, de 9 de Dezembro de 1920, ou por qualquer forma por motivo da greve de 30 de Setembro de 1920.

Art. 2.º Aos agentes ferroviários das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, que foram compelidos, posteriormente a 30 de Setembro de 1920, à reforma por motivo da greve dessa data, é conferido o direito de serem readmitidos ao serviço e reintegrados nas categorias e lugares que anteriormente desempenharam, caso o requeiram no prazo de trinta dias a contar da data da publicação do presente decreto, e desde que sejam julgados aptos para o serviço.

Art. 3.º Para os efeitos da contagem do tempo de serviço, da diuturnidade e reforma são considerados como em serviço ininterrupto desde 30 de Setembro de 1920, até à data da readmissão todos os agentes ferroviários demitidos ou suspensos pela aplicação do decreto n.º 7:189 de 9 de Dezembro de 1920, ou por qualquer forma por motivo da greve de 30 de Setembro desse ano.

Art. 4.º Ficam revogados os decretos n.ºs 7:014, 7:015, 7:069, 7:189 e 7:229, respectivamente de 12 e 28 de Outubro e 9 de Dezembro de 1920 e 8 de Janeiro do corrente ano.

Art. 5.º Continuam em vigor as disposições do decreto n.º 7:016, de 12 de Outubro de 1920, com todas as alterações posteriormente nele introduzidas.

Art. 6.º Serão levantadas das fólias de matrícula as notas disciplinares que nelas hajam sido inscritas por motivo da greve de 30 de Setembro de 1920.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 26 de Novembro de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Carlos Henrique da Silva Maia Pinto — Vasco Guedes de Vasconcelos — Francisco Xavier Peres Trancoso — João E. Pinto de Magalhães — João Manuel de Carvalho — Alberto da Veiga Simões — Vasco Borges — Tomás Fernandes — Francisco Alberto da Costa Cabral — Antão Fernandes de Carvalho.

Declaro que, para os efeitos do artigo 6.º do regulamento aprovado por decreto n.º 1:831, de 17 de Agosto de 1915, mantendo, assumindo inteira responsabilidade, o decreto de 31 de Outubro de 1921 que nomeou, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 7:773, do mesmo mês, o engenheiro inspector do quadro de obras públicas Augusto César Justino Teixeira, engenheiro civil de 1.ª classe Artur Augusto Mendes, e tenente de engenharia Policarpo, Augusto da Rosa Mateus, para constituir a Comissão Administrativa da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Lisboa, 29 de Novembro de 1921. — Vasco Borges.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 2:980

Manda o Governo da República, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que, enquanto não forem reorganizados os serviços deste Ministério, continue a funcionar com a antiga organização a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, não devendo contudo ser preenchidas as vagas que se tenham dado ou venham a dar no pessoal privativo, em comissão ou adido, que continuará em serviço nesta Direcção Geral até a nova organização.

Paços do Governo da República, 5 de Dezembro de 1921 — Vasco Borges.

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

Aviso

Tendo Joaquim de Sousa Alves, Henrique Pereira Pinto Bravu e Augusto Jaime de Almeida requerido, nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906, a concessão de um caminho de ferro, de tracção eléctrica, com a largura de via de um metro, entre Monção (estação) e S. Gregório, no concelho de Melgaço, sobre o leito da estrada nacional n.º 23 com a extensão aproximadamente de 20 quilómetros está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de trinta dias, a fim de, para os efeitos da base 4.º do citado regulamento serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida pela referida linha férrea.

Repartição de estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, 7 de Dezembro de 1921 — O Engenheiro, Chefe da Repartição, João Lino de Sousa Galvão Júnior.

Augmento de tarifas na Alemanha

As tarifas dos caminhos de ferro alemães foram elevadas a partir do dia 1 de fevereiro em 50% para mercadorias.

A partir do proximo dia 1 de fevereiro devem ser também aumentadas em 50% as tarifas de passageiros.

A crise ferroviaria em Hespanha

Sobretaxa de 15 % nas tarifas

A reforma dos caminhos de ferro que ha trez annos ainda em estudo em Hespanha, ainda está no periodo de gestação, não se podendo por enquanto prever quando o parlamento a discutirá.

Para acudir á crise que as Companhias estavam atravessando, o governo promulgou em Novembro de 1916 a chamada *Lei das subsistencias*, pela qual adianta ás empresas sete milhões de pesetas por mez, e ainda outras quantias, para acudir á situação do pessoal e á aquisição de material, e das quaes pagam o juro de 5 %.

Em Dezembro de 1918 um decreto concedeu pelo prazo de um ano a sobretaxa de 15 % sobre as tarifas e que tem sido prorrogada por periodos sucessivos de um anno, tendo agora mais uma vez tido a prorrogação até que se aprove o novo regimen ou por mais um anno, se antes d'esse prazo esse regimen não for posto em vigor.

Esta sobretaxa foi sempre considerada insuficiente pelas companhias que tem reclamado uma elevação de tarifas em harmonia com as circunstancias, o que o governo até hoje não tem consentido.

O decreto de 17 de Outubro ultimo estabelecedo o dia de trabalho de 8 horas em todos os caminhos de ferro, mais foi agravar a situação embaraçosa em que todas as companhias se encontravam.

Outras medidas ainda como a obrigação de só consumirem o carvão hespauhol, e a elevação dos direitos para todo o material ferroviario, são consideradas pelas companhias como causas de uma situação que deve dar lugar a um aumento de tarifas verdadeiramente aterrador.

A *Camara de Industria*, de Madrid, emittindo o seu parecer sobre o projecto da reforma de caminhos de ferro, entre outras judiciosas observações diz o seguinte:

“Uma politica inconsciente, ajudada pelas comóções sociaes d'estes ultimos annos, encareceu mais do que o indispensavel, as despesas que ao pessoal correspondem na exploração dos caminhos de ferro. Para estes resultados contribuirá ainda mais sensivelmente o efecto da recente e desastrosa applicação do dia de trabalho de 8 horas, estabelecido pela *Real ordem*, modelo de imprevisão governamental.

Ao aumento enorme no capitulo pessoal, ha que sommar a attide do governo obrigando as empresas a consumir o carvão nacional.

Da mesma politica de encarecimento é exemplo a elevação dos direitos aduaneiros para todo o material de caminhos de ferro. Uma locomotiva de cem toneladas, que ate Maio ultimo pagava de direitos 30.000 pesetas, está actualmente onerada com 124.875 pesetas.”

A *Espanha Económica y Financiera* e o *El Economista* publicam artigos sobre este interessante assunto, censurando fortemente o governo pela promulgação da lei das 8 horas de trabalho e por ainda não ter sido resolvida a reforma ha tanto tempo em estudo devido ao facto de no parlamento se debater principalmente a questão de Marrocos e o projecto da reforma bancaria.

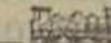
Como se vê não é só em Portugal que os governos não encontram, tão depressa como todos desejam—quando encontram—as soluções convenientes para os complexos problemas que motivaram as crises varias que, como as dos caminhos de ferro, parecem eternizar-se.

E' que é mais difícil do que parece, encontrar soluções que conciliem os varios interesses em jogo, dos quaes alguns se entrechocam, e já mais de uma vez temos tido occasião de ver, não só cá por casa—onde nós julgamos que tudo anda peior do que em casa dos

visinhos—como n'outros paizes, alguns talentos que se propõem a tudo resolver pelo melhor, quando um dia chegam a ter, como vulgarmente se diz, «a faca e o queijo na mão», vêem os seus tão sonhados e lindos projectos condemnados ao ostracismo por inexecutáveis.

O problema dos caminhos de ferro é como todos os outros que se prendem com a economia das nações: ha de ir andando com paliativos, e só poderá resolver-se definitivamente quando se encontrar solução efficaz para os outros. Quando será?

E' difícil fazer o prognostico. Ha de ser um dia.



Blindagem do revestimento dos pneumaticos

Uma das maiores preoccupações dos possuidores de automoveis é a conservação dos pneumaticos que não sendo bastantes resistentes á acção de corpos estranhos que os possam cortar ou furar, podem dar lugar a repetidas *panes*, com todos os seus inconvenientes, além da despesa com as reparações e substituições.

Varios protectores se tem inventado para o revestimento dos pneumaticos mais ou menos resistentes, mas, ao que parece, todos até agora experimentados deixam bastante a desejar.

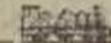
Apparece, porém, agora um novo revestimento da auctoría de um cavalheiro de Madrid, chiamado D. Francisco Agusti, que parece destinado a grande sucesso, suplantando tudo quanto até aqui se tem posto em pratica.

Esse revestimento é consituído por uma série de aros metalicos combinados de modo que, collocados paralellamente uns aos outros se podem ajustar á superficie exterior dos pneumaticos, formando uma especie de blindagem ou couraça que defende da accão dos corpos estranhos.

Esses aros são entrelaçados por meio de arames transversaes formando como que uma trama.

A blindagem além de cobrir a superficie do pneu, impede que cheguem á cobertura os corpos que possam atravessa-la, pela grande elasticidade e mobilidade que resulta da combinação dos aros com o tecido, tendo a facultade de mover-se cada aro de per si independente dos outros.

Tambem se pode construir a blindagem com um arame enrolado em helicoidal, tecendo-o transversalmente com outro arame formando a trama.



Zafra a Huelva

Apezar do trafego desta linha ter augmentado em 1920 em relação ao anno anterior, as receitas liquidas diminuiram devido ao augmento de despesas com o combustivel, embora tivesse utilizado a lenha em vez de carvão, e com as materias primas, o que forçou a Companhia a recorrer a emprestimos em Londres.

Para o augmento da receita bruta contribuiu a sobretaxa de 15 % auctorizada pelo governo nas tarifas de transporte, mas todo o producto dessa sobretaxa foi absorvido pela melhoria de vencimentos do pessoal.

Os transportes de mercadorias produziram a receita de 3.154.057 pesetas, contra 2.501.390 em 1919, ou seja um augmento de 1.652.667.

O producto liquido a favor dos obrigacionistas foi de 122.767,37 pesetas, o que permitiu dar a cada obrigacionista de 1.ª hipoteca 10 "pence" contra os cupões 72 e 73 e aplicou á amortiscação 24.553,48 pesetas.

VIAGENS E TRANSPORTES

Conferencia sobre tráfego franco-hispano-portuguez

Como já tivemos occasião de referir realizou-se no dia 9 de novembro em Paris a conferencia annual do tráfego P. H. F. em que se ventilaram as diferentes questões tendentes ao restabelecimento das antigas relações de serviços de caminhos de ferro entre Portugal e França em transito por Hespanha.

Dessa reunião resultou, como já dissemos, o restabelecimento diário do *Sud-Express* a partir de 15 de fevereiro, não se tendo chegado ainda a soluções definitivas sobre a adopção de tarifas directas para os transportes de mercadorias, em virtude da impossibilidade em que as Companhias hespanholas se encontram de fixar os seus participes enquanto não for modificado o regimen tarifário em vigor, o que está sendo objecto de estudo por parte de uma comissão parlamentar, cujo projecto de reforma terá de ser convertido em lei, e que ainda não se pode prever quando o será.

Tratou-se tambem do serviço directo dos transportes nos vagões de eixos intermudaveis de cujos resultados muito ha a esperar.

Quanto ao serviço ordinario de mercadorias em grande e pequena velocidade, continuará fazendo-se por meio da ligação das tarifas de cada uma das rôdes.

Tambem foi objecto de discussão a unificação da hora legal em Portugal, Hespanha e França, a tim de se evitar as dificuldades que resultam para a ligação dos horarios dos comboios de passageiros nas fronteiras, devido ao facto de em Hespanha não se ter adoptado o regimen da hora de inverno e hora de verão como em Portugal e França.

A Hespanha nunca quiz reconhecer vantagens na hora de verão, pelo que nunca a adoptou, o que tem sido sempre um estorvo para Portugal e França.

Como é um assumpto que cabe aos governos e parlamentos resolver, tem de se aguardar a resolução que por esses fôr de futuro tomada para se assentar

em definitivo no que haja a fazer. Outros assumptos foram ventilados sobre os quaes não se tomaram resoluções definitivas em virtude de variadas circunstâncias o não permittirem de momento.

A futura conferencia ficou aprazada para meados de Novembro de 1922 em Valencia, podendo comtudo, se as circunstâncias o indicarem, reunir-se em Junho em Paris.

Tarifa de operações aduaneiras em Badajoz, Elvas e Marvão

Entrou hontem em vigor a nova tarifa de operações aduaneiras, da Companhia Portugueza, pela qual se estabelecem as taxas que os seus agentes aduaneiros em Badajoz, Elvas e Marvão tem a perceber do publico pelo despacho e desembarço fiscal nas alfandegas d'essas fronteiras.

Esta tarifa offerece ao publico a grande vantagem de, alem de ser bastante económica, de poder encarregar dos despachos das suas bagagens e mercadorias agentes da Companhia, sabendo previamente quanto tem que pagar.

Para poderem gosar da tarifa os expedidores devem designar nas notas de expedição que *todas as operações e formalidades aduaneiras na estação da fronteira são confiados de sua conta e risco ao Agente aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*.

Com o presente numero distribuimos esta tarifa aos nossos assignantes.

Tarifa de Camionagem em Lisboa, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Entrou em vigor, no dia 1 d'este mez, a nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para o serviço de camionagens entre as estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Caes da Areia e Jardim, e as de Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados e Caes do Sodré.

A nova tarifa estabelece preços para bagagens, mercadorias em g. v. e p. v., vehiculos, dinheiro e valores.



Carta de Paris

Uma ida á Suissa, sem passaporte. — Genébra, cidade morta. — Berne e a sua paisagem. — Regulamentos de ferro. — Um almoço caríssimo. — Lausanne com os hoteis fechados. — Volta a Paris. — A Suissa, grande vítima de guerra.

Um facto inesperado obrigou-me a ir á Suissa. E tão á pressa que não tive tempo de me munir do indispensavel passaporte. Eram seis horas da tarde de um sabado, e a partida devia ser no dia seguinte ás 7,50 da manhã. Impossivel pois, obter passaporte ou, se o tivesse, faze-lo visar.

A viagem seria feita em comboio até Bellegarde, e d'ahi a Genébra (35 kilometros) em automovel. Eu ia na missão carinhosa de acompanhar um amigo que se ia entregar dos cuidados d'um medico celebre de Genébra; e se os guardas da fronteira me não deixassem passar, pacienza, regressaria a Paris no primeiro comboio.

A viagem fez-se magnificamente, n'um compartimento á nossa disposição, todo o caminho, o que aliaz não é para admirar, porque em toda a carroagem não havia mais que meia duzia de passageiros. Mas

nem assim o caminho de ferro poupa tracção, porque a composição era a mesma do verão, que aliaz já era demasiada, porque os comboios raro andam com a lotação completa.

Já o disse aqui; hoje em França, o numero de comboios é de menos uns 30 por cento dos de antes da guerra; a concorrença é que é menos de metade. Acabaram-se os negocios chorudos motivados pela guerra, e os novos ricos abandonaram o campo das despesas sem limites.

A's seis e meia da tarde chegavamos a Bellegarde, ultima estação franceza,

Uma senhora suissa, irmã do medico, e uma dama ingleza aguardavam o meu querido doente. Sahimos pela porta da cidade, e por isso não tivemos que mostrar passaportes. Um automovel esperava-nos. Expliquei ás duas senhoras, a minha situação, sem passaporte, e a vontade de ir a Genébra. Insistiram que subisse para o auto; ao passarmos as barreiras, os guardas deixariam passar; ellas falariam por mim.

O conductor do auto, observou que a fronteira era d'ali a 30 kilometros, e se os guardas me não deixassem passar teria que voltar a Bellegarde visto lá não haver hotel, mas apenas a barraca do guarda. — Mais

uma razão para o deixarem passar, ajuntou a dama suissa, n'um grande gesto de confiança,

Pártimos.

A estrada alonga-se n'uma encosta em curvas e contracurvas; denso arvoredo descia até aos valles, que um luar frouxo descurtina. Uma hora depois paravamos junto a uma barraca de madeira, com um fogão no meio, ao qual se aqueciam dois guardas.

O *chauffeur* desceu, foi apresentar-lhes os documentos do auto, os homens ergueram os olhos do lume, olharam distrahidamente para os papeis, e deram-se por satisfeitos por ficarem sabendo o numero de cavallos do motor, sem cuidarem do numero de passageiros do vehiculo.

Dois minutos depois paravamos ás barreiras da alfandega suissa. Ali os fiscais, vieram ver o auto, perguntaram se tinhamos alguma coisa a declarar, e mandaram partir. Estava salvo e estava na Suissa.

* * *

No dia seguinte fui ver a cidade. As ruas tinham o aspecto tristonho d'uma cidade vencida. Contavam-se as pessoas que passavam. Os armazens do commercio, desertos; os carros electricos vazios, os jardins abandonados aos pardas, que saltitavam pelos bancos e pela relva.

Entro numa tabacaria a comprar postaes. Quinze centimos cada um, ou sejam 40 centimos franceses, ou 340 reis moeda portugueza!

Em seguida vou a um grande armazem, onde constatei que ha artigos que custam o mesmo que em Paris, mas em franco suissos!...

Abordo alguem, que me explica: «E' o nosso malvado cambio que nos arrasa. A Suissa cujo movimento era a sua industria do turismo, está reduzida a menos de 5 por cento de antes da guerra, e isso mesmo limitado a uns doentes ricos, que, mesmo assim, olham para os francos que gastam.»

De Genébra fui a Berne, n'um comboio matutino. O preço dos bilhetes é consideravelmente caro, para os paizes da moeda depreciada; 159 kilometros, 11,85 francos e mais dois francos para se ir no rapido. Em França igual distancia custa 16,05, sem suplemento algum. Quer dizer, na Suissa é quasi o mesmo preço que em França, mas em moeda forte.

Estes preços são em terceira classe, pois o povo Suíso defende se não viajando em classe superior. Por isso a minha surpresa foi grande ao chegar á estação a ver as carruagens de terceira reflectas e a 1.^a e 2.^a vasias.

Descrever Berne na *Gazeta* seria um sacrilegio, pois varias vezes, pela penna brilhante do seu Director, esta bella cidade tem enchido estas columnas em descrições minuciosas.

No entanto a minha impressão é de uma cidade moderna, tratada com esmero, e com mais movimento que Genébra. Vê-se ali a nota allemã em todos os seus aspectos e uma disciplina de ferro. Por exemplo: na ponte que liga a parte central de Berne ha um passeio destinado a cada uma das direcções de trânsito. Eu, sem reparar, segui pelo passeio contrario ao que devia seguir, e fui logo apanhado por um polícia, que me fez voltar para traz, e não me deixou partir, sem me fazer pagar 30 francos de multa, senão depois de ver que eu era estrangeiro, e que acabava de chegar a Berne.

Se elle me pede os meus documentos... não estava eu por certo agora, em Paris, a escrever para a *Gazeta*.

* * *

Passei um dia delicioso em Berne, encantado com o seu modernismo, e a sua paisagem, que é das mais surprehendentes.

No dia seguinte fui para Lausanne, n'um comboio omnibus, pois não tinha outro e eu desejava ver Friburgo, que á ida se me afigurava digna de uma visita.

Ao chegar ali eram horas de almoçar, e passei ao restaurante. A ementa constava de dois pratos, queijo e fructa, 4 francos. Uma pinga de vinho (dois decilitros n'uma garrafita) 1 franco, café 50 centimos. E desta maneira o almoço ficou-me por seis francos, ou sejam 16 francos franceses, ou os bellos 14 mil reis!!!

Friburgo nada tem que ver; retiro porque me apressei a partir para Lausanne, onde a belissima estação nova me encantou pela sua grandiosidade e pela sua architectura.

Sahindo da estação encontramo-nos no coração da cidade, onde a par dos bellissimos hoteis, grandes edifícios para bancos estão em construcção, o que dá á cidade a nota de uma grande actividade.

Mas não, Lausanne está, como as outras cidades n'uma grande tristes; as suas ruas desertas e os seus numerosos hoteis fechados bem o atestam.

Ao centro da cidade, o profundo vale que ali existia está quasi todo entulhado, e sobre elle começam já a fazer-se edificações.

E' um novo melhoramento que muito vae em bellesar Lausanne.

Quando me preparava para consagrar mais uns parcos dias á gelada Suissa, recebo telegramma chamando-me a Paris. Corro ao consulado portuguez onde facilmente me tirariam da difficultade, perante os documentos da minha identidade, e exposto o fim que me levava á Suissa.

Porta fechada — eram trez da tarde; Vou ao consulado da Faançã; a mesma coisa! E eu tinha que partir n'essa mesma tarde!

Tive dô dos ratos, porque, quando elles querem safar-se da gaiola de arame e picam o focinho nos bicos que lhes defendem a saída, devem sentir a mesma dôr de cabeça que me acommeteu.

Uma alma caridosa tira-me da difficultade, aconselha me uma falcatruasinha á lei. Vá lá uma vez sem exemplo, embora repugne: sahir da Suissa como qualquer contrabandista... sem contrabando.

Essa alma aconselhou-me, que fosse em carro electrico; a Annemasse, pequena cidade francesa ao lado de Genébra. Em regra ali não pediam passaporte.

Assim fiz; tomei o electrico, e meia hora depois estava na fronteira francesa, que é feita por uma pequena ponte sobre um riacho. Era noite e chuviscava. O guarda suíso nem para mim olhou, e o frances, limitou-se a ver a minha mala, e deixou-me passar.

Instantes depois tomava o comboio para Bellegarde onde me reconfortei com um belissimo jantar por seis francos, vinho compreendido, bem melhor e muito mais barato que o almoço em Friburgo.

Chegou o comboio da Suissa, vinha vazio, e instalei-me confortavelmente num compartimento, sossinho, e enquanto o comboio rolava na noite morta eu compusava as contas das despesas feitas, que eram enormes, e que não davam vontade de voltar á Suissa.

Por isso os seus hoteis estão fechados e o seu commercio paralysado. A Suissa apesar de neutral, é uma das maiores victimas da guerra.

NECROLOGIA

Luiz Weissenbruch

O anno que, para a nossa *Gazeta*, finda com este numero, levou-nos trez amigos, e com elles os caminhos de ferro perderam trez elementos d'uma valiosa notoriedade.

Em julho morria, em Madrid, D. Juan de Bona, director da *Gaceta de los caminos de hierro*, facto de que demos a triste noticia no nosso jornal, em 1 e 16 d'agosto.

Em 7 d'este mesmo mez—soubemol'o agora—expirava em Bruxellas, repentinamente o illustre secretario geral da Associação Internacional de caminhos de ferro, Luiz Weissenbruch.

Ha cinco dias, em 10 de dezembro, falleceu em Lisboa o distinto engenheiro Manuel Francisco de Vargas.

Luiz Weissenbruch era uma figura primacial não só dos caminhos de ferro belgas dos quaes era administrador, como dos de todo o mundo, pelo facto da parte importante que tomou na Associação do Congresso Internacional, desde a sua fundação, em 1885, até que, 36 annos depois, a morte o levou.

Espirito de grande iniciativa, trabalhador infatigável, organisador de extraordinaria actividade, e criterioso acerto, muitas das suas ideias, por elle proprio postas em practica nos caminhos de ferro, perdurarão como honroso monumento á sua memoria.

D'estas respigaremos a enumeração succinta da adopção da classificação decimal das publicações sobre caminhos de ferro; a adopção da manobra electrica das agulhas e signaes nas grandes estações; o sistema do *bloco* por telephone, invenção perfeitamente sua; o emprego do signal americano de trez posições; a fundação da *União profissional dos Engenheiros do Estado Belga*; a organização do Conselho Geral da Escola Nacional de caminhos de ferro da Belgica que grande parte se lhes deve, e quantas outras.

Tendo a guerra perturbado profundamente o natural andamento dos trabalhos da Associação do Congresso,— quando já se preparava a 9.ª sessão que devia realizar se em 1915 em Berlim— sequestrada a Associação, por lei de 10 de novembro de 1918, pelo facto de d'ella fazerem parte governos e administrações dos paizes centraes e seus aliados, mr. Weissenbruch imediatamente se lançou ao immenso trabalho da sua substituição, pela actual Associação Internacional de caminhos de ferro, e em breve á preparação do congresso que no proximo anno se reunirá em Roma.

Deixa importantes trabalhos sobre a especialidade, tanto relatorios discutidos em varias sessões do congresso, como, numerosos artigos publicados no Boletim do Congresso e a parte em que, a pedido da Sociedade Imperial Technica da Russia, collaborou no *Aperçu des chemins de fer Russes, depuis l'origine jusqu'en 1892*.

O governo belga acabava de reconhecer a sua valiosa competencia nomeando-o administrador dos caminhos de ferro do Estado; ornavam-lhe o peito varias distincções honorificas como as de official da ordem de Leopoldo e commendador da Corôa, da Belgica; cavalleiro da Legião d'Honra; official de S. Thiago e commendador de Christo, de Portugal; commendador da Corôa, de Italia; do Danebrog, da Dinamarca; de S. Estanislau, da Russia; official do Thesouro Sagrado, do Japão; do Salvador, da Grecia etc.

A *Institution of Railway Signal Engineers*, d'Ingla-

terra, nomeara-o seu presidente d'honra e o *American Railway Guild* membro honorario.

As distincções conferidas pelo nosso paiz, bem merecidas foram como prova de gratidão pelo acolhimento que em todos os congressos Weissenbruch fez aos nossos delegados.

N'esse preito de reconhecimento nos enfileiramos, pelas provas de dedicação, e amisade mesmo, que tantas recebemos do illustre secretario do Congresso nas quatro sessões a que assistimos, nunca sendo o nosso jornal esquecido—o que muito nos honra—desde a sessão de S. Petersburgo (a que não pudemos ir) até a ultima realizada em Berne. E tão acostumado já estava a ver comparecer a todas as sessões o nosso director, que já graciosa e familiarmente ao recebel'o com o franco e amavel acolhimento que a todos fazia, lhe chamava o "cher doyen de la presse étrangère".

Tendo-se dado a inesperada perda d'esse amigo quando o nosso director estava fóra do paiz, só agora nos apercebemos, por uma carta do seu illustre successor Mr. Verheyen, de tão lamentavel facto, o que faz que só quatro mezes depois enviemos os nossos sentimentos á sua familia e á Associação Internacional de Caminhos de Ferro.

Manuel Francisco de Vargas



Outro amigo que a morte nos levou deixa tambem o seu nome vinculado com boa memoria nos caminhos de ferro portuguezes.

Manuel Francisco de Vargas que expirou em Lisboa no dia 10 do corrente foi, durante quasi toda a sua vida, um engenheiro de caminhos de ferro desempenhando n'elles varios logares de destaque.

Na construcção da linha do Douro, um dos trabalhos que mais honram a engenharia portugueza, ficou vinculado o seu nome; depois, foi chefe de serviço de Via e Obras d'aquellas linhas, passando a chefe da Exploração no Sul e Sueste e d'ahi a sub-director da Companhia Real, onde serviu bastantes annos, sendo depois vogal do Conselho de Administração até 1910 data em que as vicissitudes da politica o fizeram afastar d'aquelle cargo, ficando na Companhia como engenheiro consultor e sendo nomeado pelo governo vogal do Conselho de Melhoramentos Sanitarios, e inspector de obras publicas.

Em 1900 a 1903 foi ministro das Obras Publicas, no gabinete presidido por Hintz Ribeiro, e n'essa gerencia deixou assinalada a sua passagem pelo grande numero de diplomas que fez publicar tendentes ao des-

envolvimento do paiz, sendo um d'elles a reorganização completa do ministerio.

O Conselheiro Vargas era grā-cruz da ordem de Christo.

Morreu aos 72 annos.

Lembra-nos com saudade os bellos tempos em que, tendo o auctor d'estas linhas visitado Mertola e notando alli uma extraordinaria falta de commodidades, Vargas, que era natural da pequena villa alemtejana, ria immenso com o mal que aquele dizia da sua terra.

Descanse em paz o nosso estimado amigo a cuja familia d'aqui enviamos o testemunho do nosso maior pezar.

O fabrico do acido azotico com o nitrogenio do ar

A necessidade do emprego do acido azotico n'um grande numero de industrias e em especial da applicação em grande escala dos compostos nitrogenados na arte da guerra, como sejam quasi todos os explosivos, e na agricultura nas materias fertilisantes da terra, cujo consumo aumenta dia a dia grandemente, tem levado os chimicos a um estudo aturado para a obtenção da maxima quantidade de nitrogenio tendo em vista a parte economica da questão que, n'este caso, como de resto em todas as coisas praticas, tem um importantissimo papel.

N'outros tempos os unicos grandes mananciaes de compostos azotados inorganicos eram constituidos pelos grandes jazigos de nitro ou salitre existentes no Chile e n'outros paizes, e pelos saes de amonio extraídos por destilação dos carvões mineraes.

A guerra que tão desgraçadas consequencias acarretou a todo o mundo, levando o espirito do homem ás maiores lucubrações para a descoberta dos meios mais violentos para destruir o seu semelhante, alguma coisa de util, porem, nos havia de ter legado.

Foi no decurso da guerra que se descobriu o processo de roubar ao ar atmosferico que contem 79 % de nitrogenio, este tão necessario elemento.

Dos varios processos da transformação do nitrogenio livre em compostos azotados que, na sua maior parte, obrigam ao emprego de temperaturas muito altas, aquelle que tem, ao que parece, dado melhores resultados é o do emprego dos methodos electricos. O acido azotico obtém-se pela oxidação do nitrogenio atmosferico no arco voltaico.

Para essa oxidação faz-se passar o nitrogenio e o oxigenio através o arco em alta tensão. Como o ar contem ambos esses elementos em quantidade ilimitada, a despeza com essas materias primas torna-se muito reduzida. Pela combinação d'aquelles dois gases forma-se o oxido nitrico, este por sua vez absorve a agua para formar os acidos nitroso e nitrico, diluidos, que são depois chimicamente tratados para dar o acido nitrico concentrado ou nitratos utilizados na agricultura como magnificos adubos.

Descobriu-se que a reacção pela qual se unem os dois gases, oxigenio e nitrogenio, para formar o oxido nitrico é reversivel, isto é que, para qualquer temperatura determinada, existe um estado de equilibrio que chega a um maximo de concentração do oxido nitrico; o excesso do oxido desdobra-se em nitrogenio e oxigenio, e a falta é compensada pela combinação de mais nitrogenio até alcançar o equilibrio.

As experiencias feitas provam que são necessarias

temperaturas muito elevadas para se obterem concentrações importantes.

As preciosas investigações feitas sobre este assunto por Haber e Koenig teem feito muita luz ácerca da característica puramente tecnica da reacção. Sustentam esses dois sabios que as influencias electricas desempenham um papel muito importante n'esta reacção, e que os dois gases podem combinar-se obedecendo apenas a fenomenos electricos. Pela passagem da corrente do ar através os arcos de alta tensão com corrente alterna e com pressão decrescente em tubos de quartzo esfriados por meio de agua, tem-se obtido concentrações de 9,8 % de oxido nitrico. A temperatura do arco eleva-se apenas a 2 000 graus e a concentração obtida, com relação á thecnica, a uma temperatura de 400°, sem necessidade do emprego de aparelhos de resfriamento rapido.

Os defensores das theorias electricas, sustentam que os melhores resultados são os obtidos com o emprego de arcos "frios" e não com as temperaturas muito altas seguidas de resfriamento rapido. As mais recentes experiencias parecem indicar que o nitrogenio e o oxigenio se manifestam n'uma condição peculiar activa por meio da descarga electrica que favorece a união d'esses dois gases.

Automobilismo sobre carris

Uma experiencia interessante

A direcção dos caminhos de ferro do Estado de França ha muito tempo que pensa na utilisação do motor de explosão para substituir o vapor nos pequenos comboios das linhas transversaes rebocados por auto-motoras.

Depois de algumas experiencias pouco satisfactorias, realizou no mez fíndo a ultima, n'um ramal que vae de Plani-Grignon na linha de Paris, a Epône Mezières e a Mantes, a qual já deu resultados mais animadores.

Servindo-se d'um auto-omnibus ao qual, depois de convenientemente modificados os eixos e rodados e a propria carroceria, atrelou duas carruagens em que tomaram lugar alguns passageiros.

O comboio deslisou suavemente, quasi sem produzir nenhum ruido, com uma velocidade média de 25 kilometros á hora.

Parou em rampas com facilidade, retomando a marcha até o fim sem embaraço algum.

Este sistema tem a vantagem sobre a locomotiva de poder ser manobrado com muita mais facilidade e só por um mechanico, tendo apenas o defeito de não permitir grandes cargas; mas a rede do Estado pretende aplicá-lo sómente nas linhas secundarias, onde o movimento se limita a uns 50 passageiros por dia.

A economia que deve resultar do sistema é importante, ao que parece.

Material para os caminhos de ferro de Madrid, Caceres, Portugal e de Bilbao a Portugalete

Foi adjudicado á "Sociedad Espanola de Construcción Naval" de Madrid, e a "E. Grasset y C.º" da mesma cidade a construcção de 20 carruagens de typos diferentes e 10 fourgons com destino ás linhas de Madrid, Caceres e Portugal.

A' casa "Mariano Corral", de Bilbao, foi adjudicado o fornecimento de 62 vagões de varios typos para a Companhia do Caminho de Ferro de Bilbao a Portugalete.

Congresso Internacional de caminhos de ferro

Para a 9.^a sessão d'este congresso que, como dissemos se deve realizar, em abril do proximo anno, em Roma, já o nosso jornal foi, como de costume para as sessões anteriores, convidado pela commissão local, para se fazer representar alli, distincção que muito nos honra, porque, como é sabido, só a um limitadissimo numero de jornaes technicos dos paizes aliados e neutros esta é conferida.

Será o director d'esta folha que a representará na 9.^a sessão do Congresso, como o tem sido sempre nas quatro anteriores, desde a de Londres em 1895.

Agradecemos o honroso convite.



Companhia Portugueza.—Afinal os 60 kilómetros de carris que a Companhia Portugueza adquiriu no estrangeiro, não se destinam á segunda via do Norte, como a *Gazeta*, noticiou, mas ao renovamento da linha de Oeste, alem do Cacem, cujos trabalhos vão começar sem demora.

Valle do Corgo.—O sr. Ministro do Commercio, mandou que os trabalhos complementares d'esta linha, junto a Chaves, não tivessem interrupção, para o que lhes destinou as necessarias verbas.

Portimão a Lagos.—Uma comissão local procurou o sr. ministro do Commercio, demissionario, instando pela abertura d'este troço da linha a que só falta assentar uma parte da via.

O sr. ministro respondeu não haver dinheiro nem onde o ir buscar, pelo que a commissão negocou com o Montepio Geral um emprestimo aos caminhos de ferro do Sul e Sueste destinado áquelle fim e garantido pelos rendimentos da linha que, se diz, ascenderão a uns trezentos contos annuaes.

alem, o que é outra maneira de crescerem os encargos do Estado pelo aumento efectivo dos juros da dívida em moeda nacional. Tudo isto vai direito ao encarecimento da vida que a revolução é o Governo quiseram embaratecer. Mas o melhor de tudo está para vir e já para ali anda anunciado, como projecto salvador do sr. Peres Trancoso.

Tinha corrido que este ministerio pretendia fazer uma grande ditadura financeira, lançando grandes impostos sobre os lucros de guerra e até sobre os capitais. O sr. Peres Trancoso, em nota oficial, apressou-se a desmentir o boato.

Estivessem descansados! O que o Governo pretende e espera é cousa muito diferente. Pretende lançar um imposto sobre todas as transacções commerciaes. Com o producto disso e dos direitos em ouro, o sr. Peres Trancoso, que tem feito as mais optimistas entrevistas de que ha memoria, espera nada mais nada menos do que uns 200.000 contos para reduzir a 40.000 contos o *deficit* que depois ainda reduzirá a 80.000 com os cortes de despesa que andam tambem anunciados e que serão concedidos pelos novos encargos do Estado, se acaso se chegasse a fazer.

De maneira que depois de tudo o que se fez e se viu n'este paiz estava-nos reservado chegar-se a um momento em que um ministro decreto bem intencionado mas claramente sem a preparação devida, imagina que pode arrancar dos consumidores portugueses mais 200.000 contos por anno para consolidar todas as situações conquistadas pelos politicos e pelos novos ricos.

Querendo diminuir o *deficit* e não o diminuirá por tal caminho, vem exigir a todas as victimas da guerra, a todos os velhos e novos pobres, que venham concorrer de igual maneira com os velhos e novos ricos, todos os que beneficiam das calamidades publicas para a formação de uma receita brutal de 200.000 contos destinada a despesas publicas que praticamente são feitas para sustentar um pessoal dispensável em grande parte e para as absorções que de varios modos as especulações de financeiros e de comerciantes realizam através da má administração do Estado.

E' clarissimo que os 200.000 contos esperados, pelas receitas alfandegarias em ouro e pelos impostos de transacções, teriam de vir dos maiores preços de todos os artigos importados ou produzidos no paiz para o nosso alimento, vestuário e calçado e serviços diversos.

Ao mesmo tempo os negociantes e intermediarios aproveitariam a occasião para exigirem nos preços aos consumidores, ainda muito mais do que o exigido pelo Estado, como sempre sucede, mas especialmente sucede n'um período em que os preços dão saltos colossais com tudo o que possa servir de pretexto para esse fim, estando especialmente no caso aquillo que avolumem o valor ficticio das transacções.

Mas então para onde querem conduzir a carestia da vida? Porque de mais a mais tudo isto vem acompanhado do prolongamento de todas as situações e tendencias que aumentam as despesas publicas, os agios cambiais, a desvalorização da moeda, a lucta das classes, a desordem económica, politica e social em todas as suas formas!

Assim ninguem pode ter illusões a respeito do ponto para onde vão ainda encaminhados os nossos governos, sob a influencia dos partidos, das clientelas por estes fixadas na burocracia, e das classes exploradoras, sejam quais forem os prepositos e projectos dos revolucionarios.

Tudo peorará, e como resultado de todos os outros agravamentos de maes, teremos aquelle que está ao alcance da maior parte da população: o aumento vertiginoso dos preços de todas as coisas.

Está anunciado que será creada uma Junta de Provisão para contrabalançar ou diminuir as tendencias do encarecimento da vida pela concorrência do Estado ao commercio, multiplicando-se e desenvolvendo-se os armazens do povo em todo o paiz. Este expediente que se não for empregado agora fatalmente virá a sélo mais adiante, indica por si só que estamos em situação económica e social muito mais grave do que a de todos os paizes vencidos, tendendo ella mesmo a ser peor do que a de alguns dos vencidos. Mas o certo é que ainda não temos em accão um plano de governo correspondente ás necessidades tremendas em que estamos collocados.

Nunca poderemos melhorar enquanto se não faça primeiramente aquillo que tem de ser o ponto de partida para toda a transformação salvadora: um corte formidável nas despesas, o qual não pode ser apenas de 20.000 contos, mas sim de mais de 150.000, e a reivindicação nacional de uma grande parte dos lucros da guerra capitalizados e correntes. Com essa base poder-se-hia então reclamar sacrificios communs a todos os portugueses, inclusivamente aos que foram e são victimas de guerra, atacando-se tambem em cheio o problema da concorrência provisoria do Estado ao commercio pelos armazens do povo, para que este não seja esmagado pela reincidencia de imposto e encarecimento da vida.

Depois d'este Boletim escrito, o governo caiu. Outro virá, e o que fará? Menos, parece-nos pouco possivel.

Q. J.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Dezembro de 1921.

O grande facto que vae sendo bem sensivel para a maior parte dos portugueses é o enarecimento progressivo da vida. Fez-se a revolução de 9 de outubro para ella baratear, segundo o que foi proclamado. Pois estamos bem peor do que estávamos, concurriendo mesmo para isso directamente o Governo.

Quasi não ha dia nenhum em que não apareçam na folha oficial decretos que aumentam as despesas publicas especialmente com subvenções, indo-se tambem ao luxo de crear escolas, quando a nossa catastrophe impõe transitoria ente que se diminuam as que temos. Ao mesmo tempo, os cambios vão peorando tambem sempre, galopando os agios por cima dos 1000 por cento

Cambios (Vendedor)

Última cotação	Cotação	PAR	DEZEMBRO												
			1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15
4 15/16	Londres, cheque	53 1/3	-	4 13/15	4 13/16	4 7/8	4 11/16	4 11/16	4 5/8	4 5/8	4 5/8	4 5/8	4 1/2	4 1/2	4 1/2
850	Paris	180	-	895	895	886	946	946	952	984	975	986	1.030	1.032	1.035
1.600	Madrid	180	-	1.727	1.710	1.704	1.770	1.779	1.805	1.888	1.820	1.820	1.892	1.910	1.919
52	Berlim	180	-	74	65	65	68	66	67	72	70	77	78	78	78
4.360	Amsterdam	370	-	4.390	4.400	4.380	4.520	4.512	4.572	4.592	4.450	4.525	4.600	4.625	4.610
12.355	New York	925	-	12.350	12.400	12.155	12.630	12.570	12.720	12.680	12.650	12.640	12.550	12.680	12.760
501	Italia	180	-	525	525	519	539	545	555	552	550	555	580	590	593
812	Bruxellas	180	-	864	865	861	900	914	922	940	942	942	988	990	993
2.320	Suissa	210	-	2.375	2.700	2.334	2.421	2.437	2.437	2.433	2.450	2.448	2.481	2.475	2.480
58.000	Libras, ouro	4.500	-	60.000	59.000	58.000	59.000	62.000	62.000	62.000	63.000	62.000	66.000	64.000	63.000
7 31/32	Rio s/Londres (compra)...	26.60	-	8	7 23/32	7 23/32	7 23/32	7 23/32	7 23/32	7 5/8	7 5/8	7 5/8	7 5/8	7 5/8	7 5/8

Cotações na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa do Sul e Oriental



O vapor alemão **URUNDI**.
Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50



Africa do Sul e Oriental
Vapor alemão **WANGONI**.
Sahirá a 27 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50



Anvers

Vapor belga **SYRIER**.
Sahirá a 16 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 10.



Anvers

Vapor belga **ARMENIER**.
Sahirá em 16 de Dezembro.
Agentes Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor inglez **NASMYTH**.
Sahirá a 21 de Dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Beyrouth e Alexandria
O vapor alemão **ABESSINIA**.
Sahirá de 19 a 20 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.



Bordeus, Rouen e Anvers
Vapor norueguz **TRIUMF**.
Sahirá a 20 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52



Cadiz, Valença e Marmelha
Vapor frances **BRITANNIA**.
Sahirá a 25 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Funchal, Pernambuco, Macelo, Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor brasileiro **POCONÉ**.
Sahirá a 24 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Soito Mayor
Rua do Ouro, 24



Gibraltar para Tanger e Casablanca
Vapor inglez **GILBER SAUSAR**.
Sahirá brevemente.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º



Glasgow

Vapor inglez **BARON REUFRED**.
Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Rasto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º



Hamburgo

Vapor alemão **ERIKA**.
Sahirá a 16 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º
Rua dos Fanqueiros, 10



Havre

Vapor frances **VILLE DE ROUEN**.
Sahirá a 17 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º
R. dos Fanqueiros, 10.



Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor holandez **ZEE-ANDIA**.
Sahirá a 17 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor holandez **LIMBURGIA**.
Sahirá a 14 de Janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Leixões, Havre e Liverpool
Vapor inglez **ALBAN**.
Esperado a 18 de Dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Londres
Vapor inglez **AURICULA**.
Sahirá de 18 a 20 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres
Vapor inglez **LIFF**.
Sahirá no fim do mês.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Madeira e Açores
Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de Dezembro.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.º

Madeira e Canárias
Vapor inglez **AGUILA**.
Sahirá a 16 de Dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Madeira e Canárias
Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahirá a 23 de Dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Mossamedes
Vapor portuguez **PORTUGAL**.
Sahirá a 15 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.

New York
Vapor americano **CARENCO**.
Sahirá a 20 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24

New-York
Vapor brasileiro **GUARATUBA**.
Sahirá a 30 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24

New York
Vapor americano **ZAREMBO**.
Sahirá a 25 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24

Olga Dran e Mestaganem
Vapor marrueco **TETUAN**.
Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52

Pará e Manaus
Vapor inglez **PANCRAS**.
Sahirá a 18 de Dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor holandez **DRECHTERLAND**.
Sahirá a 31 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Providencia e New York, com escala por Ponta Delgada e Angra e Horta

Vapor frances **ROMA**.
Sahirá a 27 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Providencia e New York, com escala por Ponta Delgada e Angra e Horta

O vapor frances **ASIA**.
Sahirá a 28 de Janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro e Buenos Ayres
O vapor belga **PAYS DE LIEGE**.
Sahirá a 31 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 10.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires e portos do Pacífico
Vapor inglez **ORITA**.
Esperado em 28 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam e Hamburgo
O vapor alemão **USARAMO**.
Sahirá a 29 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.

Rouen
Vapor holandez **GEELWIET**.
Sahirá a 25 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 12.

Rouen
Vapor marrueco **KOUTOUBIA**.
Sahirá a 20 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros, 12.

Rouen, Londres e Anvers
Vapor norueguz **PAN**.
Sahirá a 17 de Dezembro.
Agentes, Pinto & Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52

S. Thomé
Vapor portuguez **DONDO**.
Sahirá a 15 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.

S. Thomé
Vapor portuguez **MOSSAMADES**.
sahirá a 24 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.

Vigo, Cherbourg e Southampton
Vapor inglês **AVON**.
Sahirá a 28 de Dezembro.
Agentes, James Rawes & C.º Lt.
Real Inglateza R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam
Vapor holandez **BRABANTIA**.
Sahirá a 27 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam
Vapor holandez **ZEELANDIA**.
Sahirá a 25 de Janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Vigo e Liverpool
Vapor inglez **DESNA**.
Sahirá a 25 de Dezembro.
Agentes, James Rawes & C.º Lt.
Real Inglateza R. do Corpo Santo, 47.