

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director — J. FRNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Secretario de Redacção — MANOEL ANDRADE GOMES

Redactor — DR. QUIRINO DE JESUS

Administrador — J. DA SILVA PEREIRA

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

8.<sup>o</sup> do 36.<sup>o</sup> anno

LISBOA, 16 de Abril de 1923

Número 848

**SUMMARIO**

L. de Mendonça e Costa.....	113
Caminhando á tōa, por J. Fernando de Sousa.....	113
O emprestimo e as illusões governativas, por Quirino de Jesus.....	115
Lazareto pecuario em Fuentes de Oñoro.....	116
«Illustração Portugueza».....	116
O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano, por Carlos Manitto Torres.....	117
Viagens e Transportes.....	119
Parte Official.....	119
Parte finançira :	
Boletim Commercial e Financeiro.....	120
Cotações.....	121
Em França nem hora de verão nem hora de Strasburgo.....	122
Novo calendario.....	122
O «Mauretania».....	122
Arrematações.....	122
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	122

**Caminhando á tōa**

A desordem que impera nos nossos serviços públicos por influencia de multiplas causas, cuja analyse não se compadece com a indole puramente technica da *Gazeta* faz-se sentir no domínio dos caminhos de ferro.

A facilidade com que se legisla e decreta dá lugar a previstas fallhas de metodo e de logica. Senão, vejamos.

Como é sabido o decreto de 31 de dezembro de 1864 com o regulamento de 11 de abril de 1868 é a *carta magna* da nossa economia ferroviaria, promulgada depois de varias leis que providenciavam sobre a construcção das linhas que circumstancias de occasião faziam considerar urgentes.

Quando nos principaes paizes da Europa os caminhos de ferro iam tomado incremento, o sonho de fazer do porto de Lisboa o caes da Europa, seduziu os espiritos entre nós. Ainda no periodo agitado das luctas civis, que se fechou em 1851, procurou-se construir a linha que ligasse Lisboa com a fronteira no ponto para o qual a vizinha Hespanha dirigia um caminho de ferro, isto é, para Badajoz. Foi em 1846 que o Conde de Thomar promoveu a fundação da Companhia de Obras Publicas de Portugal, encarregando-se de construir o caminho de ferro de Lisboa á fronteira.

Os acontecimentos politicos do tempo fizeram manobrar esta iniciativa, até que, em 1852, Fontes contractou com Uardy Hislop a construcção d'aquella linha, concedendo-lhe garantia de juro e adoptando a largura de 1<sup>m</sup>,44, que era a das linhas francesas. A essa linha accrescentou-se, pouco depois, a do Entroncamento ao Porto.

Começaram os trabalhos, abrindo-se á exploração o primeiro troço de 36 kilometros de Lisboa ao Carregado em 1856.

Em 1857, rescindiu-se o contracto e celebrou-se outro com Morton Peto, substituindo-se a garantia de juro pela subvenção kilometrica.

Malogrhou-se esta tentativa, até que em 1859 se contractou com Salamanca a concessão de linhas do Norte a Leste, com subvenção kilometrica, adoptando-se a via hespanhola de 1<sup>m</sup>,67 e alargando-se o troço de 1<sup>m</sup>,44 em exploração.

Entretanto, celebraram-se varios contractos com bases diversas, oscillando entre a subvenção e a garantia de rendimento bruto para a construcção de uma linha do Barreiro a Vendas Novas, com um ramal para Setubal e via de 1<sup>m</sup>,44, tendo chegado a estar em exploração 68 k. e depois até Evora a Beja com via de 1<sup>m</sup>,67, devendo-se alargar os troços já construidos e accrescentando-se finalmente os troços de Beja á fronteira e ao Algarve e de Evora á linha de Leste.

Não tardou que se rescindisse o ultimo d'esses contractos, datado de 1865, tomando o Estado posse das linhas chamadas do Sul e Sueste que, atravez de varias vicissitudes, se mantiveram, até hoje, sob a sua administração directa.

Foi n'este periodo de actividade que se promulgou o decreto de 1864, inspirado, como as concessões d'esse tempo, nos principios juridicos adoptados em França, a cuja economia ferroviaria veiu o contracto Salamanca e os subsequentes buscar a formula de solução de certos casos litigiosos.

Ficou assente o principio de que os caminhos de

**L. de Mendonça e Costa****Missa do trigessimo dia**

Passando na proxima 5.<sup>a</sup> feira, 19, o trigessimo dia da morte do nosso saudoso Director, L. de Mendonça e Costa, a sua familia e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, mandarão rezar, n'aquelle dia, na Egreja da Encarnação, ás 11 horas da manhã, uma missa suffragando a sua alma.

Será celebrante o Rev. Prior sr. dr. Joaquim Francisco da Silva.

Desde já se agradece a todas as pessoas que se dignarem comparecer ao piedoso acto.

\* \* \*

Na noticia que démos no nosso ultimo numero, sobre o acompanhamento no funeral do nosso querido director, não incluimos o nome do sr. José Lisboa, que representava o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e a *Revista de Turismo*.

Só por um lamentavel lapsó de typographia não o incluimos na noticia que publicámos de que pedimos desculpa.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

**Sociedade anonyma dos ATELIERS GERM AIN****Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)****Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS**

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

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

Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francesas e estrangeiras.

**Secção PONTES e VIGAS**

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

**Secção AUTOMOVEIS**

Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.<sup>o</sup>**COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO****Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada****FROTA DA COMPANHIA**

<b>MOCAMBIQUE</b>	<b>6586 ton.</b>
<b>AFRICA</b>	<b>5515 "</b>
<b>PEDRO GOMES</b>	<b>5417 "</b>
<b>BEIRA</b>	<b>4976 "</b>
<b>MOSSAMEDES</b>	<b>4977 "</b>
<b>PORTUGAL</b>	<b>3998 "</b>

<b>PENINSULAR</b>	<b>2744 ton.</b>
<b>LUABO</b>	<b>1435 "</b>
<b>CHINDE</b>	<b>1070 "</b>
<b>MANICA</b>	<b>1116 "</b>
<b>BO</b>	<b>835 "</b>
<b>BOLAMA</b>	<b>985 "</b>

**AMBRIZ****858 ton.****EXTREMADURA****3771 ton.****DONDO****3978 "**Rebocadouros no Tejo: — **TEJO, CABINDA, CONGO**

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

<b>ES</b>	<b>6355 ton.</b>
	<b>3763 "</b>
	<b>3077 "</b>

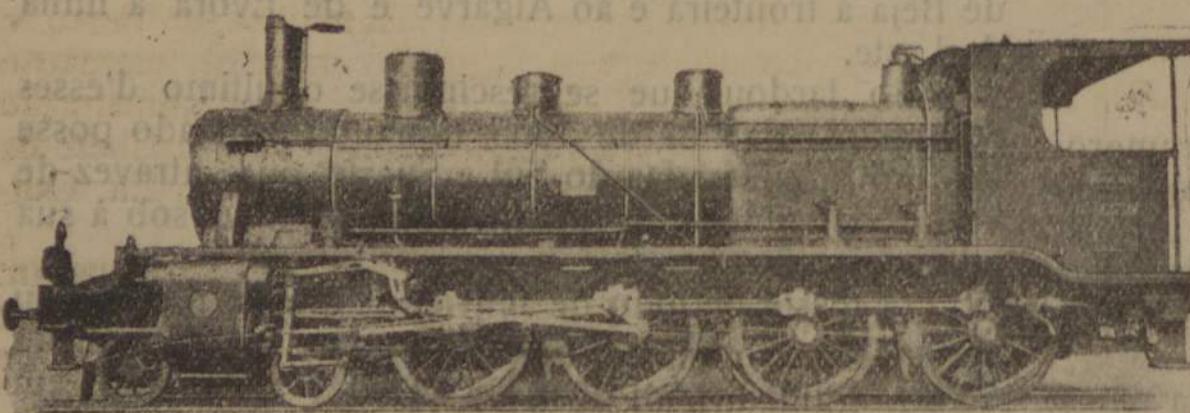
<b>PENICHE</b>	<b>3566 ton.</b>
<b>FIGUEIRA</b>	<b>2668 "</b>
<b>COIMBRA</b>	<b>2516 "</b>

**GAYA****1758 ton.**

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, lu electrica, exelentes accomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e commodas

**LISBOA, Rua do Commercio, 85****PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34**

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1000 — Informações, C. 608 — Thesouraria Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição, C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer**

(Fremiaca em todas as exposições e especialmente  
no fajando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX  
nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905;  
Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910  
Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Morte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways  
Lo comotivas, tenders,  
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.<sup>o</sup> D.**

# O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano

Relatório de uma missão á Italia  
em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manitto Torres

*Ex.<sup>mos</sup> Srs. Engenheiro Presidente e mais vogaes da Comissão Administrativa dos Caminhos de Ferro do Estado e Ex.<sup>mº</sup> Sr. Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.*

A missão com que sahi de Lisboa foi a de representar os Caminhos de Ferro do Estado no Congresso de Roma, o nono desde a sua fundação e o primeiro depois da guerra, que a Associação International de Caminhos de Ferro levava a efecto.

Desde logo pensei em acrescentar a este honroso encargo e da visita aos Caminhos de Ferro do Estado Italiano e o da continuação junto d'estes caminhos de ferro e das Administrações francezas do P. O. e do Midi, do estudo dos assumptos de instrução profissional que já anteriormente iniciára nos caminhos de ferro do P. L. M.

E, com efecto, terminado o Congresso realisei essa visita e esse estudo, em Roma e em Paris.

Interessa-me muito tudo quanto se refere á instrução profissional e tenho a convicção de que uma das principaes causas—não a única—do mau serviço dos nossos caminhos de ferro reside (alem de razões occasioaes bem conhecidas) na deficiencia da preparação technica e moral dos agentes. Nas importantes administrações estrangeiras que visitei as coisas passam-se, evidentemente, de maneira diversa; mas tenho ainda assim a impressão de que o progresso do ensino nem mesmo alli acompanhou parallelamente os progressos da exploração, do que resulta que a preparação profissional esteja na realidade abaixo das exigencias actuaes, deficiencia suprida em parte pelo desenvolvimento da cultura e da aptidão geral que se observa nos paizes cultos e pelo desejo individual de aprender, de se afirmar e de subir que anima cada agente e que constantemente se aperfeiçõa.

De facto o chefe principal d'uma grande "gare" tem de ser hoje pessoa d'uma solida cultura geral, de faculdades promptas e golpe de vista e de uma meticolosa especialização nas suas funções.

Cite-se o caso, que presenciei, do serviço na "gare" principal de Genova por occasião da conferencia internacional, o qual—como se comprehende—foi d'uma delicadeza e melindre muito especiaes, dadas as attenções que deviam prestar-se aos delegados das nações, o serviço d'informações e alojamentos, as medidas de policia, rigorosissimas mas secretas, etc., que dificultavam e davam uma importancia muito especial de habilidade e discreção ao serviço já tão complexo da magnifica estação.

Para este serviço foi escolhido e destacado o chefe de Turim, Giacomelli Fulvio, homem d'uma cultura superior, polyglota distinto como convinha á emergencia e habilitado com o curso de "geometra" (topo-grafo-matematico).

Nos caminhos de ferro italianos observa-se com muita frequencia o caso, aliás geral nas grandes redes europeias, de se encontrarem como chefes de estação

—mas como chefes *de facto*, envergando com aprumo a sobrecasca agaloada e o "képi" vermelho—engenheiros ou diplomados com outros cursos superiores:

Trata-se, salvo a excepção, dos futuros dirigentes e chefes de serviço das administrações que fazem o seu estagio pratico, atravez de todos os postos importantes, mas este estagio não é, como entre nós, um simulacro, antes é prolongado e real e a passagem pelas varias graduações, apesar de naturalmente rápida, cousoe um certo numero d'annos.

D'este contacto a serio com o serviço, d'aquelles que hão de ser os futuros dirigentes, resultam benefícios varios: o dirigente theorico torna-se n'um dirigente completo, conhecendo intimamente o serviço, os seus "trucs", as suas tradições, as proprias estações, os defeitos de cada uma e as difficuldades do seu serviço, as qualidades do pessoal que trabalhou com elle hombro a hombro; habitua-se a estinar a sua vida, o seu pessoal, a sua administração, em resumo o seu *instrumento de trabalho*; o serviço, a maneira de ser, as proprias atitudes do restante pessoal melhoram com este contacto e com esta "camaradagem" bem entendida, que lhes faz conhecer praticamente o valor da instrucção theorica, as qualidades e o saber do seu futuro superior.

O verdadeiro espirito de classe, d'alto abaxo, avigora-se, furtando cada vez mais o pessoal ás deleterias sugestões extranhas a que está exposto aquelle que não tem contacto nem solidariedade com os seus superiores; mas uma das mais inestimaveis vantagens do sistema é a auto-selecção que elle opera n'aquelles que se destinam aos altos cargos e que, por não terem qualidades para tanto, desistem, alguns ante a perspectiva, outros ao experimentarem tirocinio tão completo e pesado.

E quando estes agentes theoricos, assim preparados, chegam aos altos cargos, tem-se a certeza de que a administração ganhou um funcionario que, tendo um curso superior, tem tambem a pratica completa e profunda do serviço, apto a dirigi-lo e a remodelá-lo com vista larga, e tendo tambem feito as mais irrecusaveis provas da sua aptidão.

Os fructos d'este sistema são, pois, d'um largissimo alcance, sobretudo na difficil epocha que se atravessa, em que aquelles que mandam, seja no que fôr, hão de ser dotados d'uma ponderação, d'um conhecimento de causa, d'um espirito de sacrificio e d'uma acuidade que correspondam á situação.

Cumpre-me aqui fazer referencia e agradecimento especial áquelles funcionários superiores e muito distintos das administrações que visitei e que—sem citar outros a quem fiquei devendo attenções—foram os que principalmente facilitaram a minha missão.

Foram elles, nos Caminhos de Ferro do Estado Italiano: Cav. Andrea Alessandri, Inspector Superior, Sub-Director e Conselheiro d'Administração nos Caminhos de Ferro do Estado e Avv. Enrico Franzia, Chefe do Serviço do Pessoal e dos Negocios Geraes (Direcção Geral) nos mesmos Caminhos de Ferro, o primeiro presidente e o segundo primeiro secretario da Comissão Local do Congresso; na administração do P. O., Mr. Paul Baillargues, Engenheiro Chefe da Exploração; na administração do Midi, Mr. Ch. Guflet, Engenheiro Chefe da Exploração.

De todos recebi elementos d'estudo que tornaram proveitosa a minha missão e inumeras attenções que agradeci em nome da nossa administração á qual, de facto, eram dirigidas.

E feitas estas considerações necessarias, vou entrar no meu relatorio, que divido como segue:

I—O IX Congresso de Caminhos de Ferro.

II—Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

bem para baixo depois. Os negociadores e tomadores do empréstimo teriam interesse precisamente no contrario.

Convir-lhes-hia que até o momento da sua realização, o câmbio de Londres subisse para 2 1/2, para 3, para 4 se fosse possível; e que depois elle se precipitasse outra vez em queda. Peia primeira marcha ganhavam mais 40.000 contos, mais 70.000 contos, ou o que fosse, como se vê no proprio exemplo dado no parecer.

Pela segunda, os seus títulos e juros esterlinos valeriam depois muito mais em escudos, um dos alvos das suas ambições.

A limitação do encargo final verdadeiro a 15 %, no dia da emissão, desapareceu. E' o que se vê no projecto da comissão do Senado. Na essencia é tudo o mesmo. Ou pôde até ser peor.

Não sabemos o que estarão louvando e glorificando aquelles que se manifestam entusiasmados com a relativa melhoria cambial. Não o sabemos nós, que sinceramente desejamos a valorização progressiva do escudo e o barateamento da vida. Simplesmente continuamos a achar gravíssimo que o Estado fique devendo quatro milhões esterlinos e pague a annualidade de 260.000 libras em ouro, tendo recebido apenas pouco mais de 150.000 contos, ou mesmo de 130.000 pelos cambios d'esta phase, duvidosa ou suspeita, e portanto pouco mais de um milhão de libras pelos que teem realmente argorado e voltarão provavelmente a vigorar em breve.

O caso é tanto mais grave quanto é certo que nem os governantes nem os governados acreditam no levantamento da nossa moeda no meio de tantas circumstâncias infelizíssimas, que vão prosseguindo, ou antes, peorando. Os primeiros porque não teem tal fé, querem ainda mais impostos, incompatíveis com a maior cotação do escudo. E já admittem maiores subvenções aos funcionários, para a penuria dos quaes a almotaçaria é figueira secca. Os segundos conservam ou elevam os preços, ou reclamam salários e vencimentos maiores. O que se espera de todos os lados? O peor, porque nada se faz realmente para se mudar de vida pública e privada. O resto são operações lastimáveis e especulações mais volumosas do que as alvejadas pelos almotaçés.

Mas para que seriam os pouco mais de 100.000 contos buscados pelo empréstimo usurário? Para suprir o *deficit* de 1922-1923, diz o projecto de lei. Como seria isso possível, se provavelmente uma grande parte do dinheiro viria pelo reembolso de bilhetes da dívida fluctuante, exigido ao Tesouro o pagamento, pelos portadores, para a melhor applicação oferecida por elle mesmo aos capitais? Como o seria, se o verdadeiro *déficit* é de muitas centenas de milhares de contos?

E que emprêgo teria no suposto *déficit* o pouco obtido? Seria em reparações e construções económicas?

Essas não se fazem. Essas custavam centenas a milhares de contos por anno, durante mais de um lustro.

Nessas, de que não se falla, está o maior *déficit*, de que não se trata, nem se tratará. As mealhas conseguidas á custa de uma annuidade de 260.000 libras em ouro, que podem representar ámanhã muitas dezenas de milhares de contos, ou um juro efectivo muito superior aos 15 %, seriam para as despesas unicas dos onze ministerios, dos vencimentos, das subvenções e das diferenças cambiais. Seriam para a necessidade de pagar ao exercito de funcionários. Nem muitos d'elles deixariam de ter as mesmas dificuldades e até misérias crescentes. São os que só vi-

vem do orçamento publico, n'esta desorganisação nacional.

Como se diminuiria, pois, a circulação fiduciária? Promessa illusoria do mesmo projecto, que também expressamente a aumenta em mais de 200.000 contos, por varios caminhos! Augmentada já ella o estará, em mais do que isso, para cima do limite legal, n'esta sonegação de balancetes.

Contam realmente com empréstimos externos de ouro verídico? Duvidamos. Seja como fôr, com todo este espectáculo de derrocada, essas operações apenas seriam possíveis em condições esmagadoras, como a dos quatro milhões esterlinos internos vem mostrar, em guarda avançada. Teríamos de sacrificar as maiores garantias de recursos da reorganização nacional. Teríamos de sofrer perdas enormes no capital e de pagar juros esfoladores. Teríamos de seguir mais depressa para o fundo, onde estão as ultimas desordens e os perigos extremos da patria portuguesa. Olhem para traz se querem ver bem o que é a velocidade adquirida d'esta queda fatal.

Quirino de Jesus.

## Lazareto pecuário em Fuentes de Oñoro

A Hespanha vai estabelecer na fronteira de Fuentes de Oñoro um lazareto pecuário, onde será obrigatorio o trasbordo do gado que seja importado de Portugal por aquella fronteira, como o que já tem estabelecido em Port-Bou para o gado procedente da França.

O lazareto, que deve estar concluido no prazo de um anno, deverá ocupar uma area de 500 m.<sup>2</sup> ou mais para gado caprino e vacum, estabulos para 20 cabeças de gado vacum e 50 de gado suino, e alem d'isso um armazem para deposito de peles e sua desinfecção.

O programa do concurso que foi aberto para a adjudicação do lazareto que terá o carácter oficial, e cujo prazo terminou em 25 do mez findo, estabelece as taxas que hão de ser percebidas pelo serviço do lazareto e que são as seguintes: solipedes e gado vacum, 1 peseta por cabeça e por dia; gado vacum e caprino: até 100 cabeças, 0,10 pesetas por cabeça e por dia; até 200, 0,07; para mais de 200, 0,05; gado suino: até 10 cabeças, 0,50 por cabeça e dia; passando de 50 cabeças, 0,50 as primeiras 10 e 0,25 as restantes.

A concessão do Lazareto é dada por trinta annos, e o Estado reserva-se o direito de o adquirir em qualquer ocasião pelo preço que se convencionar.

Como se vê os hespanhos tratam de se defender das doenças que por acaso o gado portuguez possa levar-lhes a contaminar o seu, e não lhe queremos mal por isso.

Outro tanto devemos nós fazer, quando se dé a reciprocidade, não agora que, com pesetas a 3\$800, não vem de lá nem um chifre, quanto mais cabeças de gado.

Por estes tempos mais proximos, de Hespanha para cá, só virão apreciar a *doçura* da... desvalorização da nossa moeda, os hespanhos e as formosas hespanholas, que com meia duzia de duros, fazem aqui figura de milionários.

## "Illustração Portugueza"

Faltando-nos os n.ºs 875, 879 e 890 para completar a collecção d'esta illustração, compram-se n'esta redacção estes 3 numeros.

# Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29.

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

## OLEOS E GORDURAS MINERAES

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

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

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAÍS

ferro fizessem parte do domínio público, sendo pois temporárias e resgatáveis as concessões d'elles feitas, com ou sem auxílio do Estado.

Estatuiu-se, ainda, que nenhum caminho de ferro podia ser construído ou concedido sem lei que o auctorise, salvo pequenas linhas industriaes de menos de 10 k. e os ramaes das linhas concedidas.

Apesar d'isso, e mercê da irreflexão burocrática, foram concedidas as linhas de Povoa e de Guimarães, sem se fixar a duração da concessão, o que lhe dava a apparença de perpetuas.

Pouco a pouco iam-se construindo as linhas do Minho e Douro e os prolongamentos do Sul e Sueste por conta do Estado e diversas outras, como Lisboa-Cintra-Torres, Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Alta, umas sem subvenção, outras com subvenção kilometrica, outras com garantia de juro.

Não tardou que se iniciasse a construcção das linhas com via de 1<sup>m</sup>, em condições largas de planta e perfil, concedendo-se as linhas de Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Mirandella.

As diversas iniciativas de particulares ou do Estado, que iam surgindo, não se subordinavam a um plano. Surgiam conforme as preocupações de momento, sem se integrarem num sistema de comunicações methodicamente delineado.

Fomos a Badajoz com o grande rodeio d'Elvas para irmos a Madrid, em vez de procurarmos a directriz Lisboa-Irun por Salamanca, em direcção a Paris e o vale do Tejo para Madrid.

Por uma concepção exagerada das dificuldades de construcção abandonámos a directriz Entroncamento-Thomar-Miranda do Corvo-Coimbra da linha do Norte, da qual bifurcaria em Miranda a linha da Beira Alta, por Arganil, Ceia-Gouveia. Deixámos, pois, a linha do Norte, demasiado proxima do litoral e demos logar à duplicação de linhas Alfarellos-Figueira a Pampilhosa-Figueira. Para satisfazer exigencias locaes de Penafiel, deixou-se de fazer marginal o primeiro troço da linha do Douro, fazendo-a sahir de Ermezinde em vez do Porto, e obrigando-a a um alongamento com perfil accidentado e extensos tuneis até Mosteirô. Fomos dar garantia de juro a uma linha de Barca de Alva a Fuentes San Esteban e de Villar Formoso a Salamanca, em vez de construir em territorio portuguez, a partir das vizinhanças de Regoa, uma linha que fosse a Villa Franca das Naves ligar-se com a da Beira Alta e assegurar, assim, ao Porto as communicações internacionaes. Fizemos partir as linhas do Sul, do Barreiro, em vez de Cacilhas e não assegurámos, desde logo, ao Algarve o seu caminho directo pelo Vale do Sado.

Não fomos directamente a Evora e de lá a Beja, como pedia a boa razão.

E quando se tratava de novas linhas era um pouco ao acaso que se alvitravam e concediam.

A Associação dos Engenheiros Civis procedeu ao estudo do problema delineando um plano geral de caminhos de ferro, a que Lourenço de Carvalho tentou dar realisação.

Em fevereiro de 1879 foi por elle apresentada uma proposta de lei de classificação da rede ferroviaria, dividindo as linhas construidas e por construir em tres grupos.

Das de 1.<sup>a</sup> ordem seriam construidas e exploradas pelo Estado, que de futuro construissem.

A largura de via seria de 1<sup>m</sup>,67, salvo quando as dificuldades do terreno aconselhassem e quando não tivessem de ser o prolongamento de outras linhas dentro do paiz ou ligações com as do paiz vizinho.

As linhas de 2.<sup>a</sup> ordem ou de interesse local, normalmente de 1<sup>m</sup>, salvo quando as circumstanças acon-

selhassem a de 1<sup>m</sup>,67, ficariam a cargo dos districtos, podendo ser por elles construidas e exploradas ou concedidas a empresas subsidiadas do Estado.

Os subsídios poderiam revestir a forma de subvenção kilometrica com o maximo de 1/4 do custo, deduzidas as expropriações, de partilha dos encargos ou de uma annuidade correspondente ao juro de 6 0/0 e amortisação em 50 annos da quantia equivalente á subvenção kilometrica. Haveria ainda a isenção de contribuições por 20 annos e a dos direitos de importação para o material da construcção.

Os caminhos de ferro de 3.<sup>a</sup> ordem, denominados americanos, seriam assentes nas estradas e a sua concessão seria das atribuições do governo, das juntas geraes ou das camaras municipaes, conforme as circumstancias.

Os caminhos de ferro industriaes, de serviço meramente particular, seriam livremente construidos desde que não prejudicassem o domínio publico.

Duas tabelas anexas á proposta continham a enumeração das linhas de primeira e segunda ordem com as extensões construidas e a construir, somando 2.451 k. de 1.<sup>a</sup> ordem e 1.079 de 2.<sup>a</sup>, das quaes estavam construidas apenas 1.067 e 51 e em construcção 358 e 13, faltando construir 1.026 e 1.015.

Não teve seguimento esta tentativa que influenciou, todavia, Emygdio Navarro nas suas iniciativas em matéria ferroviaria, de que resultaram os estudos das linhas ao Norte do Mondego.

Só em 1898, Elvino de Brito, procurou subordinar a um plano methodico a conclusão da nossa rede.

Por decreto de 6 de outubro d'esse anno, foi confiado a duas commissões technicas o delineamento das redes complementares ao Sul do Tejo e ao Norte do Mondego, mediante inquerito administrativo de utilidade publica.

Outro decreto de 27 de setembro de 1899 confiou igual missão ácerca da zona entre o Mondego e o Tejo a uma commissão technica.

D'esses trabalhos e dos pareceres das estações consultivas competentes resultaram os decretos de 15 de fevereiro de 1900, classificando a rede complementar ao Norte do Mondego, o de 27 de novembro de 1902 de classificação da rede ao sul do Tejo, e o de 1907, classificando a rede da zona intermedia.

O primeiro d'esses decretos prescreveu o inquerito administrativo como formalidade prévia indispensavel para a construcção de qualquer caminho de ferro de interesse geral, local ou individual, não incluido nos planos geraes que fossem decretados, seja qual fôr a sua extensão.

Por esta forma se restringiam as phantasias individuaes, dando logar ás representações dos interesses que podessem ser affectados e ao exame do assumpto pelas estações consultivas competentes.

Veiu entretanto a lei de 14 de julho de 1899, destinada a reorganizar os serviços dos caminhos de ferro do Estado, formular as bases para a concessão de qualquer das linhas da rede complementar, auctorizando o governo a fazel-a nos termos prescriptos nas respectivas bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup>.

Cedia-se durante 30 annos a receita dos impostos de transito e sello, havendo isenção de impostos durante o mesmo periodo e outras vantagens.

Assim ficou constituido um corpo de preceitos juridicos ácerca da concessão de caminhos de ferro.

Pertencem todos ao domínio publico, segundo o decreto de 1864, e não podem ser construidos sem lei que os auctorise.

Teem de ser classificados (com excepção apenas das de serviço interno de minas ou estabelecimentos

agricolas ou industriaes) precedendo inquerito de utilidade publica nos termos do decreto de 1898.

A classificação inclue-os no plano da rede complementar, e como tales pode o governo concedel-los nos termos das bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da lei de 1899. Se as condições forem diversas das que essa lei estatue, trazendo encargo para o Estado, como seria a subvenção ou a garantia de juro, é indispensavel lei especial.

Exemplo frisante d'esse sistema juridico foi a concessão da linha de Valle do Vouga, á qual se applicou a lei de 14 de julho de 1899, sendo depois a cedencia de impostos substituida pela garantia geral mediante lei especial.

Varias linhas teem sido concedidas nos termos da lei de 1899, precedendo, porém, o inquerito e a classificação, se ainda não estavam classificadas.

Até 1910 respeitou-se o sistema juridico vigente. As linhas que não figuravam nos planos aprovados foram sujeitas a inquerito, incluidas na rede complementar e só depois concedidas ou mandadas construir por diplomas especiaes, como sucedeu aos ramaes de Aldegallega e Montemór.

Nos ultimos tempos a phantasia dos legisladores não conheceu leis anteriores nem normas por mais rationaes que fossem. Voltamos aos tempos em que se resolvia a construcção de linhas sem as subordinar a um plano previamente delineado, nem dar lugar a que os interesses possivelmente affectados façam ouvir as suas reclamações.

Em quanto para pequenissimos troços, como são os de Cascaes á Marinha e á praia do Guincho e da estação da Boavista á Trindade, no Porto, foram seguidos os tramites que a lei impõe e a boa razão aconselha, pelo inquerito e classificação na rede complementar antes da concessão, frequentes votos legislativos e projectos houve sem a minima preocupação de obediencia a tão salutares normas.

N'outro artigo citaremos exemplos frisantes d'esta falta de methodo e de ordem.

J. Fernando de Souza.

## O emprestimo e as illusões governativas

Continua a desenrolar-se o drama economico e financeiro, que em ultima analyse é o da vida portuguesa. Fazem parte d'elle as melhoras apparentes e os canticos de louvor e de esperança, como as peoras reaes e as lamentações. Que espirito reflectido pôde perder de vista a desgraça crescente do Paiz?

Tinha estado a 2 o cambio sobre Londres. Depois de algumas oscillações, em subida, marchava para aquelle ponto em nova queda. De repente ascendia elle com rapidez em direcção aos 2 1/2. Foi porque passava na Camara o projecto de emprestimo. Os glorificadores prophetisavam que elle havia de chegar depressa aos 3, e mesmo aos 4, segundo alguns.

Em sincronismo proprio do sistema fazia-se a atmosphera para os mesmos fins e para o prestigio da operação, da politica financeira, do governo. Proclamava-se que, em seguida, se realizaria, com certeza, um grande emprestimo externo de restauração nacional.

Portugal obteria muito ouro, com os tabacos e os phosphoros, etambém, segundo alguns, com os aleijados caminhos de ferro. Embalava-se igualmente a imaginação do publico simples com as repetições de se-

veridades enganosas contra os exploradores da miseria portugueza. Vinha o decreto dos lucros ilícitos, com o espirito de almotaçaria *en todas las cosas*. Os almotaçés iriam baratear a triste vida dos pobres lusitanos com as taboletas de preços, as multas, as prisões e os encerramentos das lojas transgressoras. Vinham os varejos aos cambios de bancos e de casas bancarias. Vinham os castigos de tres esfabelecimentos apanhados em descuidos ou em contravenções. Vinham as promessas de rigores maiores, as exigencias de cauções de 500 contos para o negocio das dívidas, os annuncios da acção reorganisadora, que iria até o lançamento de uma Câixa de Conversão.

Só não vinha ainda o que devia vir antes de mais nada. Não vinha o manifesto da dívida, da circulação, do censo de 1920, da natalidade, mortalidade e emigração de 1921 e 1922, do commercio externo dos mesmos annos, de tudo quanto se possa reunir e saber ácerca da situação financeira, económica e social. Não vinha, a par dessa indispensavel sinceridade, o começo da grande reconstrucção, que exige o saneamento progressivo das despezas, o concerto de todo o patrimonio publico arruinado, e um fomento novo, que se tem de especialisar principalmente na transformação agraria e agricola e na criação da energia electrica. Não é isso, e pôde dar muito que pensar, o que estão fazendo, ou está em perspectiva.

Queríamos vêr a libra cahir por ahi abaixo gradualmente, a ponto de orçar no fim, mais adeante, por 9 escudos, como seria possivel pela transformação governativa, económica e social.

Queríamos vêr a justa reforma do Thesouro, do Banco emissor, de toda a Banca, da Bolsa, do cambio, do crédito e dos costumes commerciales.

Mas não queríamos vêr o que está no horizonte, com tantas illusões maliciosas ou innocentes.

O projecto aprovado na Camara estabelece que a operação dos quatro milhões de libras do fundo novo de 6,5 %, com o maximo de encargo de 7,75 %, em esterlino, seja feito de modo que, na ruinosa conversão do capital ouro em escudos, o juro effectivo não seja superior a 15 % em relação ao cambio do dia da emissão.

Em 28 de Fevereiro expuzemos o vicio e o perigo d'este mau plano. Agora convém lembrar apenas o que diz a tal respeito o parecer da commissão de finanças da mesma casa parlamentar. Applicando os principios adoptados para a phantasmagoria dourada das libras e a positividade miseravel dos escudos, ella pôz lá estas palavras:

"O Estado, portanto, teria Lbs. 3.354.800 das Lbs. 3.650.000 entregues pelo publico, a converter em escudos, segundo o cambio convencional da conversão.

"A um cambio do dia da emissão de 2, ao qual, para se poder fazer a operação, deveria corresponder um cambio de conversão de 4, receberia o Estado em troca dos seus 4 milhões de libras-títulos 201.288 contos.

"A um cambio do dia da emissão de 2 1/2, que a corresponde um cambio de conversão de 5, receberia o Estado 161.030 contos.

"E a um cambio do dia da emissão de 3, a que corresponde, para se poder fazer a operação, um cambio de 6, receberia o Estado em troca dos seus títulos, 134.192 contos.

"São estas as características essenciaes do emprestimo projectado."

Nada mais authentico, nem mais claro.

O Estado teria a maior vantagem em que estivesse alta a libra no dia da emissão, e em que ella viesse

III—A instrucção profissional no Estado Italiano, no P. O. e no Midi.

I—O IX Congresso de Caminhos de Ferro.

a) A orgaaisação.

O Congresso de Roma (como ficará conhecido) ressentiu-se naturalmente da guerra, mas se a esta circunstancia deve deficiencias, deve-lhe tambem vantagens.

Assim, se alguns dos trabalhos estavam preparados para Berlim (1915) e portanto se podiam supôr menos actualizados, o certo é que essa desactualisação é mais suposta que real, porque a propria guerra fez estagnar desde 1914 tudo quanto em materia de caminhos de ferro não era propriamente militar e por outro lado trouxe á industria ferroviaria (como a todas as industrias) avanços, que são o germen, em grande parte, de futuras transformações uteis.

Isto, o facto de não se ter realizado o Congresso de Berlim, o estado actual de transformação e adaptação de todas as industrias—e portanto da ferroviaria—e a necessidade instantanea, que pesa sobre todos, de attentar nos problemas mais ligados á questão economica, fez com que o Congresso de Roma tivesse real importancia e que todos os congressistas comprehendessem que as questões que se debatiam não eram meros problemas especulativos, mas problemas reaes e vivos em cuja melhor solução está o alivio de muitos males economicos.

Tendo partido de Lisboa em 12 de Abril e seguido a Hendaya por Villar Formoso, atravessei o Sul da França, a Côte d'Azur e entrando em Italia por Ventimiglia, pude chegar a Roma em 18, dia da sessão inaugural do Congresso que se realizou na grande sala de festas, do Palacio das Exposições.

Assistiu á sessão d'inauguração o rei Victor Manuel III e por parte do governo o ministro das Obras Publicas, M. Riccio, que fez o discurso de boas vindas aos membros do IX Congresso.

A' direita do ministro tomaram lugar os srs. H. Tondelier (Presidente da Comissão Permanente da Associação), M. Gérard (vice-presidente) e Verdeyen (secretario geral) e á esquerda os srs. Carlo Crova (director geral dos caminhos de ferro do Estado Italiano) e Colson (vice-presidente da Comissão).

O discurso de M. Riccio foi notavel e históriou quanto a Italia tem realizado em materia de Caminhos de Ferro durante 35 annos, desde o Congresso de Milão, em 1887, até ao de Roma, seguindo-se-lhe M. Tondelier que fez um resumo do papel brilhante que a Associação tem desempenhado desde ha 37 annos, quando se fundou por occasião das festas do quinquagessimo anniversario da primeira linha belga, até ao Congresso de Roma, de cujos trabalhos e programma fez a enumeração e finalmente M. Carlo Crova, nomeado presidente efectivo do Congresso, cujo discurso foi um relato interessantissimo, acompanhado de dados estatisticos, da situação actual da rede ferroviaria italiana, sob todos os pontos de vista.

Alem das recepções, festas e passeios d'interesse não tecnico e que foram naturalmente d'un encanto muito especial n'un paiz tão bello como a Italia, sob o triplice ponto de vista da arte, da archeologia e da natureza, fizeram parte do programma official do Congresso: uma excursão a Terni, cidade industrial da Umbria (Perugia), notavel pelas suas vastissimas officinas metallurgicas e pelas suas poderosissimas installações hidráulicas (quedas do Velino sobre o Nera), que fornecem a força motriz para industrias as mais variadas (estabelecimentos de Collastate, Papigno, Cervára) e entre ellas para a geradora que envia a Roma a energia electrica para a sua illuminação, tracção publica e industria; uma interessantissima

conferencia sobre a construcção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, que—acompanhada de nítidas projecções luminosas—realisou na imponente sala de concertos do «Angusteum», o Engenheiro Vito Margotta (Chefe da Construcção dos F. F. S. S.); uma visita ao «Instituto de Experiencias dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano»; uma visita aos trabalhos da nova linha "directissima" Napoles-Roma, terceira linha que vae abrir-se entre as duas cidades e que com pequenos declives, grandes curvas e sem passagens de nível, se destina a um serviço rapidissimo de grandes comboios de luxo, atravessando a cidade de Napoles em tunel de cerca de 8 quilometros que vae abrir-se no pavimento inferior da monumental "gare" de Napoles; e, finalmente as excursões no golfo de Genova e a Bardonecchia, nas quaes não tomei parte.

Não devo alongar-me na descripção do que, tecnicamente, foram estas visitas nas quaes naturalmente a Italia quiz mostrar aos seus hóspedes o avanço e a intensidade da sua industria e a grandeza verdadeiramente notável das suas instalações ferroviarias, cujas obras d'arte são d'uma multiplicidade e d'um arrojo admiraveis; o n.º 4 (15 d'Abril 1922) da "Revista Técnica delle Ferrovie Italiane", de que tive a honra d'offerecer a V. Ex.<sup>as</sup> um exemplar, alguma coisa diz sobre isto, se bem que principalmente se refira á reparação dos estragos da guerra, em que os italianos (não menos que os belgas ou os franceses) foram d'uma rapidez e d'um engenho notaveis.

O Congresso, funcionando sempre no notável Palacio das Exposições, da Via Nazionala, dividiu-se—como de tradição—em cinco secções

I—Via e Obras.

II—Material e Tracção.

III—Exploração.

IV—Questões d'ordem geral.

V—Caminhos de Ferro Economicos.

As mesas das III, IV e V secções, em que me inscrevi, tinham sido previamente constituídas como segue (1):

Secção	Presidente	Vice-presidente	Secretarios principais	Secretarios
III	G. Behrens	E. Cecil Haurey A. Martinez Van Manen	Vigna Bonneway	Epinay Fiori H. Gréard Lamalle Poali Chavegrin Enget Grillo Viglione Zutter Heaven Meyer Natoli Pasini Valecchi Vezzani
IV	Paul	Atterbury Dejean Oliv. <sup>a</sup> Simões Van der Minne	Kravenhoff	
V	F. Taiani	H. Caufriez R. Poironcely	G. Level	

Alem da sessão inaugural, que revestiu a tradicional imponencia, as secções realizaram, cada uma, nove sessões especiais e o congresso teve ainda duas sessões plenárias para a discussão e adopção das conclusões das secções e a sessão d'encerramento.

(1) Os nomes completos, titulos científicos e cargos junto de Administrações ou governos encontram-se nas listas alfabeticas publicadas pelo "Jornal da IX<sup>a</sup> secção".

(Continua).



## Reforma de tarifas

Nas linhas da Companhia de Guimarães entraram as novas tarifas especiais em vigor no dia 10 do mês passado.

Para a grande velocidade fica havendo 6 tarifas a saber:

*N.º 1 — Bilhetes de ida e volta* — Esta nova tarifa, que substitue a de igual numero de 1920, estabelece bilhetes de ida e volta em 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe entre quasi todas as estações das linhas de Bongado a Guimarães e a Fafe, diferenciando-se da antiga unicamente nos seus preços, que foram elevados de uns 10 %.

*N.º 2 — Bilhetes simples de 3.<sup>a</sup> classe nos dias de mercados em Santo Tirso, Guimarães e Fafe.* — Differe tambem da antiga apenas nos preços que foram ligeiramente aumentados.

*N.º 3 — Bilhetes de gare* — O preço dos bilhetes de uma só entrada nas gares continua sendo de \$05. Os bilhetes semestraes de entrada nas gares de Santo Tirso, Vizella, Guimarães e Fafe, para correctores de hoteis, etc., que custavam 8\$00, passaram a 10\$00; e para qualquer outra estação passaram de 4\$00 a 5\$00.

Nenhuma outra modificação encontramos n'esta tarifa.

*N.º 4 — Transmissão de telegrammas particulares* — Tambem não apresenta innovação; apenas os preços sofreram leves aumentos.

*N.º 5 — Aluguer de carruagem-salão* — Não differe da de igual numero de 1920.

*N.º 6 — Bilhetes de assignatura, trimestraes, semestraes e annuaes* — E' nova esta tarifa, pois não havia até aqui bilhetes de assignatura nas linhas de Guimarães. Os seus preços, segundo os percursos kilometricos, são os seguintes:

Distâncias entre os pontos extremos a que se refere a assignatura	POR 3 MEZES		POR 6 MEZES		POR 1 ANNO	
	1. <sup>a</sup> Classe	3. <sup>a</sup> Classe	1. <sup>a</sup> Classe	3. <sup>a</sup> Classe	1. <sup>a</sup> Classe	3. <sup>a</sup> Classe
Até 10 kilómetros	35\$00	17\$00	53\$00	26\$00	80\$00	40\$00
11 a 15 kilómetros	46\$00	23\$00	68\$00	34\$00	100\$00	50\$00
16 a 20 kilómetros	56\$00	28\$00	82\$00	41\$00	117\$00	58\$00
21 a 25 kilómetros	59\$00	30\$00	89\$00	45\$00	132\$00	66\$00
26 a 30 kilómetros	65\$00	33\$00	96\$00	48\$00	143\$00	71\$00
31 a 40 kilómetros	73\$00	37\$00	108\$00	54\$00	162\$00	81\$00
41 a 50 kilómetros	81\$00	41\$00	120\$00	60\$00	180\$00	90\$00
51 a 60 kilómetros	87\$00	44\$00	129\$00	64\$00	193\$00	97\$00

Os estudantes até aos 18 anos gozam da redução de 50% nos bilhetes semestraes e annuaes.

As condições d'esta tarifa são similares das tarifas congêneres de outras companhias.

Na pequena velocidade temos apenas a tarifa especial n.<sup>o</sup> 1, cujas tabellas indicadas na classificação geral, pelo mesmo sistema da C. P., apenas aproveitam sobre os preços antigos ligeiros aumentos.

## Camionagem entre Louzã e Avô, Goes, Arganil, Coja e Villa Cova

A partir de hoje, sobre os preços da tarifa de camionagem, combinados entre a C. P. e a Empreza Automobilista na Beira, L.<sup>da</sup>, para transporte entre a estação do caminho de ferro de Louzã e as povoações de Avô, Goes, Arganil, Coja e Villa Cova, serão cobradas as sobretaxas seguintes:

80 % para os transportes ao abrigo dos artigos 1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup>.

150 % para os transportes ao abrigo do artigo 3.<sup>o</sup>.

Deixam, portanto, desde hoje de ser applicáveis as sobretaxas previstas no 1.<sup>o</sup> additamento á referida tarifa, de 4 de Setembro de 1922.



## Ministério do Comércio e Comunicações

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas

### Repartição Central

**Termo de contracto entre o Governo e a Sociedade Commercial Limitada, para a construcção e exploração do prolongamento da Linha ferrea de Cascais á Praia do Guincho.**

(Continuação do numero anterior)

6.<sup>a</sup>

Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 300 metros das linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 250 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervallo entre os pontos de tangencia de curvas em sentido contrario não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

7.<sup>a</sup>

Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e seu peso não poderá ser inferior a 30 quilogrammas por metro corrente, devendo ser elevado a 40 quilogrammas quando o Governo entender conveniente.

Serão fixados pelo sistema que a Empreza julgar mais conveniente segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com a previa aprovação do Governo.

8.<sup>a</sup>

As travessas a empregar na linha serão metalicas ou de madeira que sustentem bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

9.<sup>a</sup>

A linha será fechada nos pontos em que o Governo o julgue necessário por meio de muros, sebes ou grades de madeira, que a separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia.

## Em França, nem hora de verão nem hora de Strasburgo

Como dissemos no ultimo numero, o governo francês na impossibilidade de fazer votar no parlamento a *Hora de verão*, pela oposição que lhe faziam os deputados rurais, tinha aceitado o alvitre dos deputados alsacianos, que consistia na adopção da *Hora de Strasburgo*, durante todo o anno e que avançaria 30 minutos sobre o actual.

Tendo porém fechado o parlamento, por causa das ferias da Paschoa, sem ter aprovado a *Hora de Strasburgo*, o governo ponderando os inconvenientes que, nos meses de inverno essa adopção daria lugar, resolveu no ultimo conselho de Ministros, pôr de parte qualquer alteração na hora legal, continuando com a actual, ou seja a de Greenwich.

D'esta maneira terminou a *Hora de verão* em França, o que vem facilitar ás companhias de caminhos de ferro, interessadas, uma marcha mais regular no *Sud Express*, que por causa da alteração da hora, tinha que ser modificado, o que trazia um certo embarraco na marcha dos outros comboios.

Devemos acrescentar que o avanço da hora fica d'esta maneira vigorando apenas na Inglaterra, pois todos os outros paizes já a supprimiram, e é natural que este mesmo a venha a suprimir, por causa das suas relações com o continente.

## NOVO CALENDARIO

Os americanos na sua aancia de pretenderem dar ao mundo uma feição sua, como se tudo n'esta vida coubesse dentro da sua formula *time is money*, pensaram agora tambem em reformar o calendario gregoriano, adoptado em todos os paizes christãos, e d'ahi, a Camara de Comercio de Nova York pedir a revisão do calendario e a sua substituição por outro que seria formado por treze meses de 28 dias cada um, ou sejam quatro semanas á justa.

O dia 365 contar-se-hia á parte, e teria a designação do dia zero de Janeiro.

E o 29 de Fevereiro de 4 em 4 annos, que lhe fariam?

Esta idéa, que, ao que parece, não é nova, pois já em 1917 foi apresentada por um engenheiro francês, que teve de se resignar a desistir, tem muitos partidarios, por lhe encontrarem a vantagem de cada data corresponder a um determinado dia da semana, o que facilitaria muito as estatísticas.

Com franqueza, essa vantagem comparada com a enorme trapalhada que uma tal revolução na contagem do tempo viria causar a tantos milhões de criaturas que se entendem tão bem com o que ha séculos vigora, seria tão pequena, que julgamos não valer a pena pensar n'isso.

E depois ha tanta coisa séria de que cuidar. Se os yankees pensassem em encontrar a formula de toda a gente viver em paz e de acabar com a carestia da vida com que quasi toda a humanidade está luctando, não seria preferivel?

## "O MAURETANIA"

Chegou em 29 do mez passado ao porto de Lisboa o paquete *Mauretania* da Cunard Line. E' dos maiores barcos do mundo, desloca 60.000 toneladas e leva completo 2 300 passageiros.

Os agentes da Cunard Line de Lisboa, srs. Garland Laidley & C.ª, Ltd.ª, convidaram a imprensa a visitar o admiravel barco, onde depois por um amavel *cicerone* foi mostrado aos representantes dos jornaes o luxuoso barco.

Lindas salas, bellos salões como os de dança, de fumo, etc.

Refeitorios bons. Passamos ao de 3.ª classe, onde os cosinheiros e creados não se deram ao incommodo e delicadeza de se levantarem, o que nos fez retirar com rapidez demais pela indelicadeza do pessoal de cosinha.

No dia seguinte foi oferecido á imprensa um magnifico jantar.

Aos agentes Cunard Line & C.ª, Ltd.ª que tiveram a gentileza de nos enviarem um cartão de convite agradecemos.

## ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construcção — LINHA DO GUADIANA — Construcção da ponte de Alcorovisca

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 12 de Maio proximo, pelas 13 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem dos tramos metalicos e respectivos accesorios, da ponte de Alcorovisca, da linha de Evora a Reguengos.

A base de licitação é de 200 contos e o deposito provisorio é de 5 contos, que pôde ser effectuado em qualquer das The-sourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 13 horas do dia 11 do citado mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes no Serviço de Estudos e Construcção, com sede na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, bem como na Secção de Construcção da linha de Evora a Reguengos, com sede em Evora, onde pôdem ser examinados todos os dias uteis, das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 3 de Abril de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construcção

A. Carvalho.

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Sociedade Anonyma — Responsabilidade Limitada — Capital esc. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortis ção as obrigações da série "Mirandella-Vizeu" com os n.ºs 2.121 a 2.125; 3.516 a 3.520; 4.346 a 4.350; 7.876 a 7.880; 11.136 a 11.140; 11.341 a 11.345; 17.766 a 17.770; 18.666 a 18.670; 18.931 a 18.935; 19.866 a 19.870; e 24.856 a 24.860. O pagamento dos titulos amortisados e juro das obrigações relativo ao 2.º se mestre de 1922. (coupon n.º 67) começará no dia 2 de Abril p.º f.º e continuará até ao dia 30 do referido mez, todos os dias uteis, excepto aos sabbados, 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 d'este coupon tambem se realizará em Berlim, no Deutsch-Bank, até 30 de Junho do corrente anno.

Lisboa, 16 de Março de 1923.

O Director de Serviço

(a) Manuel M. d'Oliveira Bello.

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

Capital: 2.600.000 frs

(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)(VACUUM BRAKE C<sup>O</sup> LTD)

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

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

SIÈGE SOCIAL ET USINES:  
19, Rue de Corbelli, A ESSONNES (S.-et-O.)  
TÉLÉPHONE: N.<sup>o</sup> 7, à ESSONNES  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGNAL-ESSONNES



BUREAU:  
15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)  
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS  
CODE A. B. C., 6<sup>e</sup> ÉDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.<sup>o</sup>**Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos****Amorteceores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de**

**WESTINGHOUSE**  
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE  
**SEVRA (S. & O.) FRANÇA**

## MINAS E MINERAES

Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO  
16, Rua Vieira Lusitano, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes  
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES

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

14, L. da Annunciada, 16—175-A, Rua de S. Bento, 175-A

**Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL**

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito  
esmarchado. Encarrega-se  
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpá pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc;  
sem serem desmarchados. Os artigos de já  
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

**VAGO**

SOCIEDAD ESPAÑOLA  
DE CONSTRUCCIONES

**BABCOCK & WILCOX**

SÉDE PRINCIPAL: ERCILLA N.º 28 BILBAU

Filial para Portugal e as Colônias — Praça dos Restauradores, 78, 1.º — LISBOA

Caldeiras

Aquo-

Tubulares

para usos

Terrestres

e Marítimos

Locomotivas

Guindastes

electricos

e de vapor

Bombas

de vapor

horizontaes

e verticaes

sistema

«WEIR»

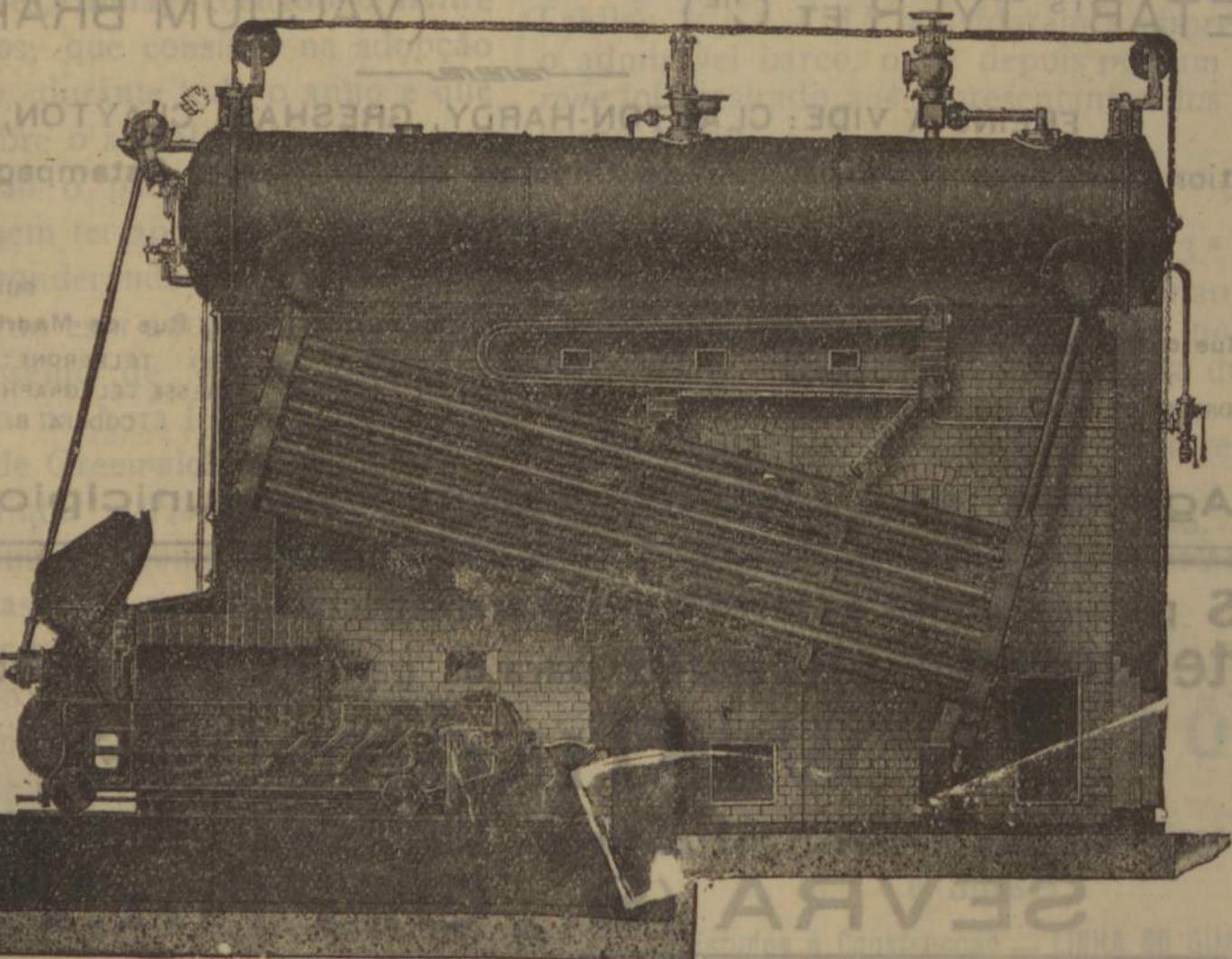
Bombas

tnerifugas

«DRYSCALE»

Fornalhas

au'maticas



Sobre aquecedores de vapor

Purificadores d'agua

Chaminés de aço

Economizadores de combustivel

Queimadores de óleo

Aparelhos para a combustão de carvões pulverizados

Tubagem para todos os efeitos

CALDEIRA «BABCOCK & WILCOX» TYPo TERRESTRE, MUNIDA DE SOBRAQUECEDOR E FORNALHA AUTOMATICA

## Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 27.200:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

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

### Dependencias:

INGLATERRA—Londres, Bhishopsgate, 9

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, Liberty Street

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

CONTINENTE — Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guadá, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandella, Olhão, Ovar, Portalegre, Penafiel, Portimão, Porto, Povoa do Vizim Regoa, Santarem, Silves, Torres Vedras, Viana do Castello, V. Real de St. Antonio, V. Real de Traz-os-Montes, Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S. Miguel—Açores), Angra do Heroísmo (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente e S. Thiago (Cabo Verde), Bissau e Bolama (Guiné), Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loala, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa, Bombaim.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

## Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	ABRIL												
			1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14
2 1/4	Londres, cheque.....	53 1/3	-	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 15/32	2 7/16	2 3/8	-	2 13/32	2 3/8	2 9/32	2 11/32	2 5/16
1.432	Paris "	180	-	1.360	1.360	1.345	1.345	1.385	1.435	-	1.455	1.445	1.510	1.475	1.450
3.472	Madrid "	180	-	3.155	3.155	3.195	3.190	3.235	3.310	-	3.285	3.315	3.460	3.370	3.320
172	Berlim "	210	-	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10	-	1.10	1.20	1.20	1.20	0.90
9.539	Amsterdam "	370	-	8.080	8.080	8.805	8.190	8.295	8.515	-	8.390	8.495	8.845	8.610	8.495
24.087	New York "	925	-	20.505	20.505	8.085	20.830	21.100	21.650	-	21.390	21.740	22.570	21.995	21.690
1.147	Italia "	180	-	1.025	1.025	1.030	1.040	1.055	1.080	-	1.065	1.080	1.125	1.090	1.080
1.296	Bruxellas "	-	-	1.175	1.025	1.165	1.155	1.190	1.230	-	1.245	1.255	1.290	1.260	1.255
4.430	Suissa "	180	-	3.785	3.785	3.765	3.865	3.855	3.980	-	3.920	3.965	4.140	4.015	3.940
117.000	Libras, ouro .....	4.500	-	98\$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Rio s/Londres (compra) ...	26.66	-	5 9/16	5 12/32	5 1/2	5 11/32	5 13/8	5 3/8	-	5 7/16	5 1/2	5 1/2	5 5/8	5 5/8

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:															
Interna 3 %, coupon.....	-	44\$80	44\$90	44\$30	44\$30	44\$50	44\$50	-	44\$50	44\$50	44\$10	44\$40	44\$80		
" assentamento.....	-	44\$50	44\$50	44\$20	44\$20	44\$50	44\$50	-	44\$50	44\$60	44\$50	43\$63	44\$00		
10\$00 " 3 %, 1905.. .....	-	14\$50	14\$30	14\$50	15\$00	15\$00	15\$00	-	15\$00	15\$00	15\$20	15\$20	15\$20		
22\$50 " 4 %, 1888.....	-	19\$50	19\$50	19\$50	19\$50	19\$50	19\$50	-	19\$50	19\$50	19\$30	19\$00	19\$00		
90\$00 " 4 %, 1890.....	-	48\$00	48\$00	48\$00	48\$00	54\$00	48\$00	-	48\$00	48\$00	48\$00	48\$00	48\$00		
90\$00 " 4 1/2 %, 1888/89 assent...	-	48\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$50	54\$00	-	54\$00	54\$00	53\$59	48\$00	55\$00		
90\$00 " 4 1/2 %, 1888, 89 coupon...	-	54\$50	54\$50	54\$50	54\$50	64\$10	54\$5	-	54\$5	54\$00	54\$50	48\$00	53\$50		
90\$00 " 4 1/2 %, 1905.....	-	62\$00	70\$00	70\$00	70\$00	62\$00	70\$00	-	70\$00	62,00	70\$00	70\$00	62\$00		
" 5 %, 1909.....	-	64\$00	64\$00	64\$00	64\$00	65\$00	65\$00	-	64\$00	64\$00	64\$00	64\$00	65\$00		
90\$00 " 4 1/2 %, 1912 ouro.....	-	708\$00	708\$00	708\$00	708\$00	610\$00	610\$00	-	640\$00	640\$00	640\$00	640\$00	615\$00		
80\$00 " 5 %, 1917 .....	-	64\$00	64\$00	64\$00	64\$00	61\$50	61\$50	-	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50		
90\$00 Externa 1.ª serie.....	-	582\$00	523\$00	533\$00	544\$00	578\$00	578\$00	-	578\$00	557\$00	572\$00	583\$00	562\$00		
90\$00 " 2.ª serie.....	-	603\$00	603\$00	603\$00	603\$00	560\$00	560\$00	-	56 \$00	56 \$00	550\$00	550\$00	550\$00		
190\$00 " 3.ª serie .....	-	635\$00	590\$00	598\$0	602\$00	640\$00	640\$00	-	64 \$00	625\$00	625\$00	625\$00	620\$00		
00\$00 Obrig. da Província de Angola.....	-	80\$00	80\$00	86\$00	80\$00	80\$00	80\$00	-	8 \$00	8 \$00	8 \$00	80\$00	75\$00		
90\$00 " Comp. Tabacos de 189.....	-	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	-	900\$00	90 \$00	900\$00	900\$00	900\$00		
Ações dos Bancos e Comp.															
100\$00 Banco de Portugal.....	-	820\$00	850\$00	835\$00	920\$00	900\$00	901\$00	-	900\$00	870\$00	87 \$00	890\$00	893\$00		
90\$00 " Nac. Ultramarino, coup.....	-	330\$00	33\$10	343\$00	352\$00	374\$00	374\$00	-	374\$00	378\$00	370\$00	360\$00	366\$00		
" " ass.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80\$00 " Portuguez e Brazileiro ..	-	218\$00	259\$00	233\$00	235\$00	231\$00	231\$00	-	231\$00	222\$00	224\$00	223\$00	222\$50		
100\$00 " Comercial de Lisboa.....	-	420\$00	420\$00	420\$00	420\$00	420\$00	420\$00	-	420 \$00	420 \$00	421\$00	415\$00	415\$00		
478\$00 " Lisboa & Açores.....	-	470\$00	470\$00	473\$00	475\$00	475\$00	475\$00	-	475\$00	476\$00	476\$00	478\$00			
100\$00 " Economia Portugueza.....	-	90\$00	90\$00	90\$00	90\$00	89\$00	89\$00	-	89\$00	9 \$00	90\$00	90\$00	93\$00		
45\$00 " Commercial do Porto.....	-	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	-	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00		
22\$50 Companhia do Credito Predial.....	-	56\$00	56\$00	48\$50	53\$50	57\$00	57\$00	-	57\$00	58\$00	56\$00	55\$00	55\$00		
45\$00 " Gaz e Electricidade.....	-	129\$00	124\$00	116\$00	121\$00	123\$00	123\$00	-	123\$00	122\$00	122\$00	122\$00	90\$00		
100\$00 " das Aguas .....	-	119\$00	119\$00	119\$00	120\$00	123\$50	123\$50	-	123\$50	131\$00	131\$00	131\$00	123\$00		
100\$00 " Ilha do Principe.....	-	550\$00	530\$00	526\$00	530\$00	55 \$00	550\$00	-	53 \$00	554\$00	552\$00	555\$00	545\$00		
4\$50 " Colonial do Buzi.....	-	91\$90	910\$00	91\$90	75\$00	93\$00	93\$00	-	93 \$0	9 \$00	1.0\$00	1.0\$00	1.0\$00		
90\$00 " Indust. Port. e Col.....	-	127\$50	188\$00	131\$00	131\$50	130\$00	130\$00	-	130\$00	130\$00	129\$50	129\$50	129\$50		
45\$00 " Phosphoros, coup.....	-	372\$00	348\$00	340\$00	322\$00	350\$00	350\$00	-	350\$00	351\$00	366\$50	363\$50	386\$00		
- " Cam. Fer. Portug.....	-	315\$00	375\$00	315\$00	315\$00	315\$00	315\$00	-	315\$00	315\$00	315\$00				

10.<sup>a</sup>

A Empreza construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

11.<sup>a</sup>

Se houver de desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que fôr substituído.

O Governo, sob proposta da Empreza, poderá alterar esta regra.

12.<sup>a</sup>

Nos pontos de encontro das entradas com a via férrea, durante a construção desta, a Empreza construirá as obras provisórias necessárias para que a circulação não seja interrompida.

13.<sup>a</sup>

A Empreza restablecerá e assegurará á sua custa o curso das águas que se tenha suspendido ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

14.<sup>a</sup>

A Empreza deverá de empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos serão quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade.

15.<sup>a</sup>

O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carreiras, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica desde a sua construção ou colocação na linha pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da Empreza, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coque e quaisquer outros aprovigionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

16.<sup>a</sup>

Em compensação das obrigações que a Empreza, tomar sobre si por este contrato concede-lhe o Governo a exploração deste troço de linha férrea durante o período de noventa anos conforme o despacho de S Ex.º o Ministro, datado de 16 do corrente mês.

17.<sup>a</sup>

A Empreza deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e as suas dependências com todo o seu material fixo e circulante em bom estado de serviço e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim, á sua custa, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se, porém durante o prazo estabelecido na condição antecedente, fôr destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro por motivo de guerra, sem culpa da Empreza, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

18.<sup>a</sup>

Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a Empreza entregará ao Governo, em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dêle indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor deste como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entrega ao Governo ser-lheão pagos segundo avaliação dos levados.

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 9 de Abril de 1928.

Contra o decreto dos lucros ilícitos, a que nos referimos noutro lugar, houve uma notável reunião de representantes de numerosos e importantes elementos do comércio, da indústria e da agricultura, estando representadas as associações respectivas de muitos pontos do país. Apesar de estar presente na sessão o sr. ministro da agricultura, foram ditas contra o decreto e contra a marcha da administração pública, palavras pouquissimo agradáveis para o governo, sem que todavia elas ofendessem princípio e o prestígio da autoridade.

As chamadas forças económicas não se limitaram a protestar com energia contra o decreto que pretendendo limitar os lucros das operações de venda de artigos de primeira necessidade, põe uma verdadeira espada de Damocles sobre a cabeça de todos os que fazem os respectivos negócios, ameaçando-os com multas, prisão e encerramento dos estabelecimentos. Nomearam uma comissão para exigir aos poderes públicos a revogação ou suspensão daquela diploma. Vamos ver o que saí de aqui. Mas desde já podemos fazer algumas considerações a todos pela orientação geral a que vimos obedecendo.

Podemos admitir, em princípio, a necessidade de intervenções extraordinárias do poder público no regime dos preços das mercadorias em tempos normais, como são precisamente os de agora, que ainda podem ser classificados de guerra, pois ainda são peores de que os da luta armada dos Aliados com os Impérios centrais. A nossa história administrativa está cheia disso desde os reinados de D. Afonso III e D. Fernando! Ninguém pode duvidar do que tais interferências têm sempre algum efeito, ainda que haja abusos, ou que os revoltados não sejam os pretendidos. Isto para esse caminho pode representar uma necessidade tão inevitável como o de se entregar às vezas o governo de uma cidade ao comandante das forças militares..

Mas seguramente as providências agora tomadas pelo governo seriam ridículas como expressão de programa único para impedir o encarceramento da vida, ainda que fossem admisíveis no seu princípio e revestissem forma aceitável. Os preços apenas podem melhorar eficazmente com o estabelecimento claro e decisivo de uma governação que reforme todos os serviços públicos, e empreenda e realize com intensidade progressiva o saneamento das despesas, e abertura de novos campos de ação económica, os aproveitamentos hidro-electríficos e acima de tudo a reforma agrária e agrícola para uma produção abundante, das subsistências e das matérias primas fundamentais. O actual governo, como os anteriores, está infinitamente distante desse caminho de salvação pelo qual se conseguirá a restauração do crédito, a valorização da nossa moeda e a nossa verdadeira reorganização nacional pelas suas ações e omissões o que elle vem fazendo, como os outros, é a aceleração de todas as nossas derrocadas mœras e materiais, no afundamento da pátria.

Mas as classes produtivas não têm razão para dizerem, como foi dito na mesma assembleia, que elles não têm responsabilidades nesta situação trágica. Pelo menos tem a grave culpa de se não manterem unidos para a imposição de uma vida governativa diferente daquela que vimos tendo. Elles limitam-se a unir-se a protestar e a mostrar uma certa energia quando os governos pretendem realizar ou realizam, qualquer acto que elles julgam contrário aos seus direitos e interesses, ou á sua honra.

Depois deixam os poderes públicos fazer o que muito querem no resto, embora o que elles façam com tal cumplicidade seja a destruição progressiva do país. As mesmas classes julgam praticamente que tudo vai bem para elles uma vez que haja ordem na rua e o governo as deixe em paz e não lhes toque, porque assim, haja o que houver, elles ir-se-hão também governando como poderem. Simplesmente não consideram que desta maneira, em ultima analyse é tão fútil aos destinos da nação aquillo que elles fazem ou deixam de fazer, como aquillo que a administração pública pratica ou omite. Não consideram que porfim terão assim contra si a governação, que factos como aquelles contra os quais protegem agora, como todos os elementos sociais sacrificados de toda esta desorganização nacional. É a revolução, é a anarchia, e a ultima ruina da pátria, o que está no cabo, como obra directa ou indirecta de todos.

Precisamos da governação da reforma e do fomento. Mas porque a não reclamam, sempre unidos em ação eficaz, ás forças económicas? O resto não faz sentido.

Q. J.