

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 36.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 855

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Agosto de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Anexo neste numero (ver pag. 201)

I.º Aditamento á Tarifa de Camionagem para transporte entre a estação de Fatela-Penamacor e a vila de Penamacor

**SUMARIO** — A 2.ª Via da linha do Norte entre Gaya e Porto, por Vicente Ferreira, pag. 195 — Uma obra malfadada, o troço do Barreiro a Cacilhas, por J. Fernando de Sousa, pag. 196 — A autonomia da Madeira e dos Açores, por Quirino de Jesus pag. 197 — União Internacional de C. de Ferro, pag. 199 — Viagens e Transportes, pag. 200 — O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do E. Italiano, por Carlos Manitto Torres, pag. 202 — Linhas Portuguezas, pag. 202 — Parte Financeira, por Q. J. pag. 203.

## H 2.ª Via da linha do Norte entre Gaya e Porto

Um dos mais importantes e mais diffíceis problemas que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vai ter que resolver, num futuro mais ou menos próximo, é evidentemente o da duplicação da sua via entre Gaya e Porto.

As regiões de Álem-Douro estão entrando numa fase tão activa de industrialização que o problema dos transportes sobre carris e, de um modo geral, o das comunicações entre a parte ao norte e a parte ao Sul do Douro se pode considerar, já neste momento, um problema capital para a economia do Paiz.

A dificuldade do problema provem de duas causas principais, simultaneamente de ordem technica e de ordem económica e financeira: a situação da estação *terminus* da C. P., na margem direita do Douro, ou melhor na cidade do Porto, e a construção dà segunda ponte sobre o Douro.

Como se, sabe, a ligação por carris entre as duas partes em que o Douro divide o territorio portuguez foi estabelecida em 1876, com a construção da grande ponte sobre aquele rio, chamada, ainda hoje a ponte Maria-Pia. A linha do Norte, depois de passar sobre esta ponte, vai terminar em Campanhã, estação de serviço combinado, que pertence á Direcção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado. Só muito recentemente, ha cerca de 10 anos, se construiu a estação de S. Bento, que está para a cidade do Porto, como a do Rocio está para a de Lisboa; é uma estação urbana, situada no coração da cidade, em pleno centro commercial.

Não vale a pena discutir hoje a propriedade das duas soluções: Rocio e S. Bento; mas não é descabido observar que estas soluções, aliás dispendiosissimas, foram concebidas com tão pouca previsão do futuro e em tão acanhados limites, que apenas abertas á exploração logo se reconheceu a sua insuficiencia. Por outro lado, tanto em Lisboa como no Porto, obedeceu-se á

ilusão da facilidade de acesso para as respectivas populações, como se os passageiros que se dirigem para as duas capitais ou delas partem, residissem obrigatoriamente dentro do perimetro de algumas centenas de metros de raio, tendo como centros o Rocio ou a Praça da Liberdade. E' curioso constatar como esta ilusão ainda perdura e ha pessoas «graves e sisudas» que não podem ouvir falar em estações excéntricas, quer em Lisboa, quer no Porto, embora o acesso a essas estações seja facilitado por todos os meios modernos de comunicação urbana, e essas estações possam offerecer comodidades tais e tal rapidez de serviço, que largamente compensem o seu relativo afastamento das duas praças centrais.

Voltando porém à situação actual, constata-se que o *terminus* da linha do Norte é hoje em Campanhã e que esta estação, que já difficilmente comporta o serviço próprio de rête, cada vez mais importante, do Minho e Douro, não poderá receber o trafego sempre crescente da linha do Norte.

A C. P. terá portanto de encontrar uma solução para o problema do seu *terminus* na margem direita do Douro, solução evidentemente dispendiosa e que não poderá talvez obedecer áquela exigencia, filha de uma ilusão, a que já nos referimos, de ficar nas imediações da Praça da Liberdade, isto se não se julgar mais conveniente, pelo menos para o serviço de mercadorias, a construção de uma estação na margem esquerda, mas com facil acesso para a outra margem.

Foi estudado ha tempos pela Direcção do Minho e Douro, um projecto de ampliação de Campanhã, que importava a demolição de uma parte das officinas centrais daquela rête e a construção em Contumil, de uma grande *gare* de mercadorias, para onde seriam dirigidos, sem paragem em Campanhã, todos os comboios de mercadorias provenientes da linha do Norte, e onde naturalmente se receberiam tambem to-

dos os comboios de mercadorias provenientes do Minho e Douro.

E' incontestavel que esta solução apresenta a vantagem muito apreciavel, de desembaraçar (descongestionar, como hoje se diz) a estação de Campanhã; mas será esta a solução mais recommendavel sob o ponto de vista da exploração da linha do Norte?

Ha, parece-nos, a opor-lhe algumas objeções que consideramos fundamentais.

Em primeiro lugar a solução indicada é apenas um paliativo, sob o ponto de vista do trafego do Minho e Douro; prestará por duas ou três dezenas de anos; mas passado este tempo, o problema ressurgirá com dobrada acuidade. Terá sido apenas uma recaída no costumado erro da imprevisão do futuro.

Depois sob o ponto de vista da C. P. ha a grave questão da nova ponte sob o Douro.

A ponte actual, como se sabe, é para via unica e tendo sido construida em 1876, não pode admitir as maquinas modernas da C. P., consideravelmente mais pesadas que as daquela época.

Ora a segunda ponte, que necessariamente será construída para duas vias, irá custar pelo menos 900 a 1000 contos-oiro, ou sejam 18.000 a 20.000 contos da moeda actual.

Valerá a pena tão pesado sacrificio para tão precário resultado, como seria o obtido com a ampliação de Campanhã?

Este aspecto do problema é grave e tanto mais que uma vez construída a nova ponte, todas as soluções que de futuro se adotarem para o problema das estações *terminus* no Porto, á posição daquela obra ficarão subordinados.

Vicente Ferreira

# UMA OBRA MALFADADA

## O TROÇO DO BARREIRO A CACILHAS

A abertura do microscópico troço de caminho de ferro do Barreiro ao Seixal, dá logar a que recordemos a historia da accidentada construcção do malfadado prolongamento do Barreiro a Cacilhas, cujas vicissitudes foram narradas na *Gazeta*.

Sem remontarmos à concessão da linha de Cacilhas ao Pinhal Novo, que caducou, nem às discussões que, de 1874 a 1875, se travaram na imprensa entre Raimundo Valadas, apologista do terminus de Cacilhas e Miguel Paes, defensor do Barreiro, basta que lembremos que em 1890, Manoel Francisco de Vargas, chefe d'exploração do Sul e Sueste, obteve que se mandasse estudar o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, estudo que apenas foi esboçado.

Em 1898 a Comissão technica encarregada de propor o plano da rede complementar ao Sul do Tejo, incluiu nela o troço do Barreiro a Cacilhas, sujeito ás seguintes condições: ser o mais curto possível; deixar livre a estação do Barreiro e não estorvar a navegação; terminar o mais proximo possível do pontal de Cacilhas, numa boa estação marítima; respeitar, quanto possível, as servidões existentes.

Na lei de 14 de julho de 1899 foi incluida a autorização para a sua construcção. O Conselho de Administração, logo que se constituiu, encarregou o ilustre engenheiro Costa Serrão, de elaborar o resto do troço.

Desde logo, em 1901, resolveu-se construir o primeiro troço, da bifurcação ao local da ponte do Coimbra, alargando o terrapleno e aproveitando-o

para deposito de mercadorias e embarque de minérios.

Costa Serrão concebera o vasto plano de aproveitar a energia das marés nos esteiros do Coimbra e Judeu, sujeitando a esse objectivo o delineamento das pontes, para o que tinha que ser feito o respectivo levantamento hydrografico.

Em 1903 foi apresentado o notável projecto dos 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> lanços do troço, achando-se o primeiro construído.

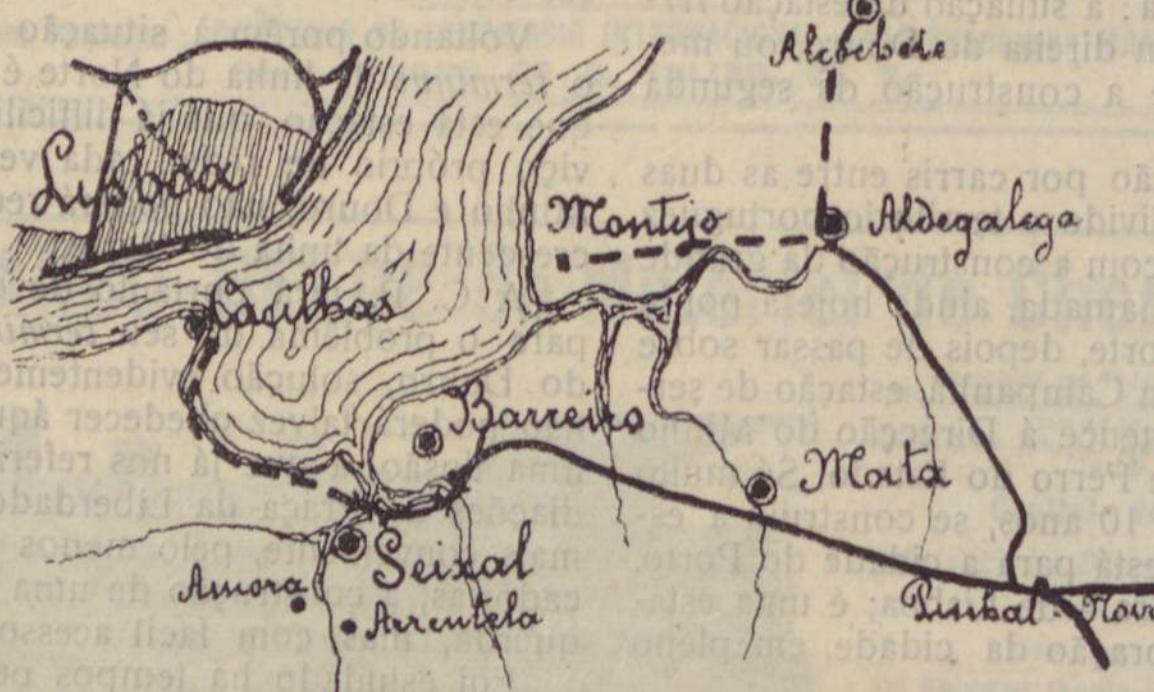
O Conselho preparou desde logo o concurso para a empreitada geral, mandando elaborar o caderno d'encargos e adquirindo uma draga e batelões que alugasse ao empreiteiro.

Eram precisas sondagens geologicas em Cacilhas para bem definir a execução dos muros de cais. Por outro lado, esclarecimentos obtidos acerca da realização do aproveitamento da energia das marés levou ao abandono d'essa ideia.

Foi então encarregado das sondagens e da revisão do projecto o habil engenheiro Santos Viegas, sendo aprovado em dezembro de 1906 o projecto definitivo, no qual se contava nos esteiros do Coimbra e Judeu com pontes metálicas, tendo cada uma um tramo levadiço de 12 metros.

Em 1909, o mesmo engenheiro era encarregado d'elaborar o ante-projecto do novo Arsenal da Marinha no Alfeite em conjuncção com a estação terminal do Sul e Sueste.

Em janeiro de 1910, após concurso e laboriosas negociações foi contraída com a *Société de Levallois-*



*Perret* a construção das pontes, que deviam importar em cerca de 200 contos.

A parte incerta nas quantidades dos trabalhos, que eram os alicerces, foi contractada em reis, sujeita a uma serie de preços e os taboleiros metalicos por 362.472 francos.

Em julho d'esse ano, quando as alvenarias estavam sendo executadas pelo habil constructor, o sr. Eugenio Reynaud, veiu a Camara do Seixal representar contra a construcção da ponte, alegando o estorvo que oca-sionava á navegação.

Não foi julgada procedente a reclamação pelos tecnicos.

Após o advento da republica, recrudesceram as reclamações, fez-se comicio, o ministro Brito Camacho avocou a si o assumpto... e resolveu-o mal.

Em vez de acrescentar mais um tramo á ponte para aumentar a vasão e tornar menos forte a corrente, mandou substituir o tramo levadiço de 12 metros por um duplo tramo girante de 25 metros em cada vão, tendo que ser protegido por uma estacada quando estivesse aberto.

Creava-se assim um obstaculo consideravel ás manobras dos barcos e fazia-se consideravel despesa a mais.

Em 3 de janeiro de 1910 fôra aprovado o projecto definitivo da estação de Cacilhas, elaborado pelo distinto e malogrado engenheiro Arthur Bual, sobre a a base dos projectos Costa Serrão e Santos Viegas, modificados de modo a assegurar desafogadamente o serviço de grande velocidade.

Estava elaborado o plano de realização, de modo que em 1912 ou 1913 estariam as obras no estado de se poder inaugurar em Cacilhas o serviço de grande velocidade. Nessa data estaria tambem construida a linha do Seixal a Cezimbra, incluida na notavel proposita de lei do Sr. Conselheiro Moreira Junior e concluidas a linha do Sado, de Portalegre, de Lagos e de Reguengos e a estação fluvial em Lisboa.

De 1910 para cá quasi nada se fez, alem da lenta construcção da linha do Alfeite.

Ha anos elaborou-se novo projecto da estação, e nada mais, até se cair no actual periodo de dificuldades financeiras e carestia de obras.

A linha do Sado foi construída, alongando-se inutilmente pela variante de Marateca, mas ainda hoje espera pelo taboleiro da ponte de Alcacer, ha pouco encomendado na Alemanha por conta das reparações.

O novo troço, que agora se abriu, do Barreiro ao Seixal, isolado do resto até Cacilhas, nada vale.

Como serviço local obrigado ao retrocesso quasi ao Lavradio para descer á estação fluvial do Barreiro, é menos interessante para o Seixal que uma correspondencia que se assegurasse por um pequeno vapor com as carreiras fluviaes.

E assim continua a rede do Sul e Sueste sem estações marítimas em termos, sem instalações adequadas para o trafego de minérios, contrariado na sua expansão, com uma exploração deficitaria !

J. Fernando de Souza

## Seguro de bagagens

Começa hoje nas linhas do Sul e Sueste o serviço de Seguro de bagagens que é feito nas mesmas condições que estão em vigor nas linhas da Companhia Portugueza.

## A autonomia da Madeira e dos Açores

Este problema está sendo objecto das maiores atenções nos dois archipelagos e não ha motivos nenhum para as suspeitas ou receios que elle suscita no continente.

Ninguem pode julgar em oposição com o nacionalismo politico, a autonomia administrativa da Madeira e dos Açores. A Madeira, com a população de 180.000 almas, e os Açores, com a de 250.000, no meio do Atlântico, nunca podem ter a aspiração da independencia.

Nem podem ter a de se ligarem depois, a Madeira á Inglaterra, e os Açores aos Estados Unidos, como se tem suposto. Não ha situações inglesas na Madeira, nem as há americanas nos Açores, nem há relações daquela com a Inglaterra e destes com os Estados Unidos, que sirvam sequer de base a quaisquer pensamentos de anexação. A gente de ambos os archipelagos está indissoluvelmente ligada ás tradições, interesses e destinos da Patria portugueza.

Mas os Açores e a Madeira, pelas suas condições geograficas e economicas, precisam de um regimen administrativo especial. Foi por isso que a Monarchia lhes deu a autonomia das Juntas Gerais de Distritos diferentes das que houvera em todo o paiz, e voltaram a haver no continente.

Com o mesmo fundamento, e com as circunstancias creadas pela civilisação contemporanea e pela guerra, aquela organisação especial tem de ser levada mais adeante, sem perder a sua natureza.

A Madeira e os Açores são ilhas que, embora chamadas adjacentes, estão um pouco afastadas. Ao mesmo tempo são organismos economicos *sui generis*, e bem diversos daquele que está formado no territorio continental. Para se pensar assim, bastaria já considerar na Madeira as particularidades características dos seus vinhos, das suas produções horticolas, fructiferas e sacarinhas e das suas industrias de bordados, de vinificação, de embutidos e de obras de vime; e nos Açores, a sua laboura cerealifera e pecuaria de auto-suficiencia e as suas apreciáveis culturas de chá, de tabaco e de ananazes.

Mas é mais importante o que há ainda a notar.

As ilhas adjacentes, pelas suas posições geograficas e pelas singularidades e magnificencias panoramicas de S. Miguel e da Madeira, têm os seus destinos conjugados nesta época da historia, com os da grande navegação transatlantica e do turismo universal, muito principalmente daquele que da America do Norte se dirige para o Mediterraneo.— A Madeira, alem disso, pela superioridade do seu clima no mundo, tem de ser, cada vez mais, uma estação de saude, de repouso e de passatempo.— O movimento de viajantes, que é já grande nos Açores, e que na Madeira já talvez se aproxime novamente de 200.000, poderá ser de mais de um milhão em futuro não distante. As centenas de milhares de libras que isto já deixa nos dois archipelagos poderão multiplicar-se ámanhã brilhantemente, com vantagens immensas para elles e para o comercio continental que os abastece. Portugal não deve nem pode impedir este curso da civilisação, do negocio e da riqueza.

Os Açores e a Madeira são forçados a subordinar a estes fins grandes e quasi novos, as condições dos seus portos, da sua viação, ainda atrazada e primitiva, da sua higiene, do seu embelezamento, da sua hospedagem, das suas produções agricolas, das suas industrias, das suas artes, do seu comercio, e, portanto, da

sua educação publica. Isto só é atingivel por uma administração conhecedora das necessidades, sempre activa e sempre ocupada em as satisfazer, com espirito de zélo e continuidade.

Ela tem de ser, pois, de lá mesma e não do continente, onde se ignora o que são as ilhas e o que nelas se tem de vizar ou de fazer.

As situações e factos do Minho ao Algarve são conhecidas aqui, facilmente, pelo Poder Legislativo, pelo Executivo, pela imprensa, pelo publico em geral. Aqui existem comunicações diárias, que nos fazem ter interesse por tudo o que há de mais importante ou se passa em qualquer parte, e que de tudo nos trazem informados com rapidez.

O mar, por mais frequentes que sejam os transportes e as malas, faz uma separação profunda entre a peninsula e os archipelagos.

Não se conhece, nem mesmo se trata de conhecer, o que há ou o que deve haver neles. Não se acompanha aqui o movimento de lá, porque não ha o comboio de todos os dias a abrir e a fartar a curiosidade.

Longe da vista, longe do coração e do proprio pensamento. Os ministros, os legisladores, os publicistas, não sabem nem querem saber mais dos Açores e da Madeira do que da China, salvo se ha por lá eleições ou motins.

Para a Madeira e os Açores se adaptarem ao seu maior destino será mister gastar muitos milhões de libras num quarto de seculo. Esta necessidade traduz-se na de criar para isso grandes recursos anuais de algumas centenas de milhares de libras nos dois grupos de ilhas. Lem do que há a fazer, seria forçoso que pagassem todas as suas actuais despezas, depois de reformadas, e tambem as verbas de compensação equitativa ao Estado, pelos encargos geraes ainda imputaveis á Madeira e aos Açores.

Já dissemos que não se poderiam obter só pelas tributações todas as receitas indispensaveis para todos esses fins. Elas haviam de ir até aproximadamente o dôbro das antigas em ouro, que eram de cerca de 260.000 libras em cada um dos archipelagos. Ter-se-ia tambem de buscar meios na transformação dos regimes economicos do açucar, do alcohol e de outros productos, e nas proprias concessões e exploração de obras e serviços publicos de portos, viação ferrea, hoteis especiaes, casinos e melhoramentos analogos, sem necessidade de se ir até ao jogo de azar.

De todas as maneiras um tal caminho seria de sacrificios para as populações insulares. Elas teriam de concorrer com muito mais valores de ouro do que hoje, para os fins vantajosos da comunidade.

Na situação actual, é absolutamente impossivel o Estado fazer-lhes tais exigencias pela sua administração directa. Os povos das ilhas não as satisfariam. Tinham a certeza de que não seriam realizados os bons empregos correlativos. O proprio Estado não saberia ou não quereria faze-las, nem corresponderia a ellas devidamente, quando as fizesse e fosse atendido.

Com a gerencia autónoma, dentro da unidade politica do Estado, a gente da Madeira e dos Açores dispor-se-ha pelo contrario, a tudo o que lhe fôr imposto pelo destino particular dos archipelagos. Ela tem lá mesmo as sugestões directas para o seu entusiasmo e dedicação e as condições para fazer que não sejam estéreis ou inuteis.

Quando isto é assim, como podia o resto da Nação opôr-se a que a Madeira e os Açores tivessem uma autonomia suficiente para alcançar os seus fins proprios, não atingiveis de outra maneira?

E-lhe impossivel não concordar com essa pretenção justa e necessaria.

Sómente cumpre exigir que os dois archipelagos

paguem ainda ao Estado o que fôr equitativo para os onus geraes.

Neste ultimo ponto, a determinação do quantitativo só oferecerá dificuldade quando se tenha de arbitrar a porção que deve pertencer aos Açores e à Madeira na dívida nacional. Nenhum emprestimo do Estado foi contraido, no todo ou em parte, para os Açores ou a Madeira. Nunca o Estado fez por lá melhoramentos dignos de menção, com receitas que não saíssem das proprias fontes districtais. Raramente a Madeira e os Açores deixaram de concorrer com saldos positivos para o continente, depois de pagar as suas despezas. Ao mesmo tempo ficaram tendo, na sua viação e outras obras publicas, atrazamentos maiores do que as mais abandonadas zonas de Portugal. Tudo isto deverá ser tido em atenção.

Na propria época aberta pela guerra, os Açores e a Madeira foram sacrificados ao continente. Os rendimentos brutos das ilhas, ao contrario do que sucede por cá, vem excedendo os consumos. E' isto devido á intensidade progressiva do trabalho e aos recursos vindos da navegação, do turismo e da emigração. Considerando em conjunto os dois archipelagos, o Estado tem sobrejtos das receitas sobre as despezas.

De todos os modos é, pois, contra a natureza, a justiça e a progressividade da Madeira e dos Açores a sua sujeição ao regime inflacionista do Banco de Portugal. Os dois archipelagos estão sendo espoliados de uma parte da sua riqueza com esta solidariedade fiduciaria que daqui se lhês impõe. São privados gravemente das vantagens que á sua economia pertencem pelo superavit anual da sua balança de pagamentos exteriores.

Tambem estes factos devem ser considerados na liquidação das compensações razoáveis que a administração autónoma tem de dar ao Estado. Ao mesmo tempo é fora de duvida que os Açores e a Madeira devem ter uma circulação privativa dos archipélagos. Sem ela, a descentralisação administrativa seria frustrada em todos os seus fins pela do Banco de Portugal.

Os saldos anuais das contas externas das ilhas permitem reformas e operações que façam aparecer o ouro indispensavel, não só para o fomento, mas ainda mais para a existencia de outra moeda, que tenda a ser bem sã pelas garantias e por tudo o mais.

Qualquer objecção a este ideal apenas teria valor se a Madeira e os Açores tivessem deficit económico, ou se o continente o não tivesse.

Que motivos podem estabelecer uma certa solidariedade nas aspirações descentralistas e na propria autonomia da Madeira e dos Açores? Não é apenas o facto de serem ilhas relativamente proximas umas das outras, no mar sulcado, primeiro, pelos nossos maiores. E' principalmente a semelhança dos seus novos horizontes economicos abertos pela propria marcha da civilisação universal, com o seu movimento progressivo de turismo. Essa circunstancia de serem conjugaveis, em grande parfe, as navegações, os melhoramentos e explorações especiais que tenham relação com esses fins analógicos. E' a possibilidade e necessidade de haver para isso ligações financeiras, não só entre os dois archipélagos, mas tambem entre ambos e os elementos propulsores e especulativos do estrangeiro.

E' a confiança e a amizade muito singulares que ha entre os homens diplomados dos Açores e da Madeira, pelas camaradagens preferidas entre os ilheus, nos tempos académicos. Juntos viveram em Coimbra, em Lisboa e no Porto.

Juntos viajaram como estudantes, como deputados, como visitadores do continente. Juntos em espirito se amaram para as mesmas aspirações naturais e maiores

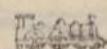
dás suas pequeninas patrias dispersas no Atlântico, levando consigo os outros da sua terra para as mesmas disposições fraternais e expansivas.

Acentuemos que as relações mais estreitas entre os interesses financeiros dos Açores e da Madeira são absolutamente indispensáveis desde já para a conquista e funcionamento da autonomia. Ellas servirão, como nenhuma outra força, para dar impulso prático à ideia descentralizadora. Servirão para os estímulos, as iniciativas, os planos positivos, as empresas efectivas de que dependerão muitos dos melhoramentos e progressos communs da Madeira e dos Açores, amplificando o campo de acção para grupos ou sindicatos que estariam pouco dispostos a aplicações de capitais num só ponto restrito. Servirão para base da unidade financeira do auxílio moral e material, da solidariedade de crédito que deveria existir entre os dois archipélagos, afim de serem distintos os seus cofres e as suas contas.

A Madeira e os Açores tem condições financeiras verdadeiramente singulares. Limitamo-nos a apontar dois factos expressivos, a que podíamos juntar ainda outros da mesma natureza. É recente a criação do Banco Michaelense e recentíssima a do Banco da Madeira. Apezar disso estão cotadas a mais de 1.000\$00 as acções do primeiro, e a 210\$00 as do segundo sendo ambas de 100\$00. Elles teem já fundos de reserva importantes. O segundo vai elevar o seu capital a 20.000 contos. O primeiro pode seguir o mesmo caminho até onde quiser. No enxame geral de novas instituições bancárias não vemos nenhum caso análogo.

A situação que isto deixa entrever no espírito manda approximar muito mais, financeiramente, os dois archipelagos, com absoluta confiança nos compromissos e destinos communs. Com esta base, ao vir a autonomia, a Madeira, que tem recursos maiores do que os Açores, proporcionalmente, poderá ajudá-los, pela responsabilidade fiadora, nas operações de créditos que tenham de assegurar a obtenção de ouro para o fomento e para garantia da circulação fiduciária. S. Miguel, apezar de rica, não poderá, para este fim, prescindir da Madeira no auxílio reclamado pelas menos favorecidas condições de uma parte do archipelago a que pertence.

Quirino de Jesus



## União Internacional dos Caminhos de Ferro

Em seguida á reunião da Comissão de *Contas correntes e Cambios* efectuada em Praga, á qual nos referimos no nosso ultimo número, realizou-se em Viena, nos dias 25 e 26 de Junho, a reunião da comissão de *Trafego de Passageiros*, á qual assistiu também o Sr. Engenheiro Manuel Rueda, delegado da C. P. que é uma das Administrações-membros que têm representação nessa comissão.

Aberta a sessão a que presidiu Mr. Wolf (Austria), que saudou todos os países ali representados, procedeu-se á leitura da Ordem do Dia que inseriu as questões seguintes :

- 1.<sup>a</sup> — Projecto de Regulamento interno das Comissões;
- 2.<sup>a</sup> — Simplificação e unificação das formalidades impostas aos passageiros e bagagens á passagem nas fronteiras;
- 3.<sup>a</sup> — Unificação da apresentação ao público das tarifas de passageiros internacionais;
- 4.<sup>a</sup> — Seguros de bagagens;
- 5.<sup>a</sup> — Unificação da hora de verão;

6.<sup>a</sup> — Contagem da hora de 0 a 24;

7.<sup>a</sup> — Princípio de formação de tarifas internacionais de passageiros em relação á situação actual das taxas de desconto variável.

Apresentado á assembleia pelo Secretário Geral o projecto do regulamento (1.<sup>a</sup> questão) para exame, foram emitidos vários avisos acerca da eleição do presidente, que o representante da C. P. propôz seja fixada para um período de 5 anos; sobre a representação d'uma administração que não esteja presente, por outra, o que no parecer dos delegados português e italiano, só o deve ser por uma outra do mesmo Estado, com o que o delegado sueco não concordou, porque os países escandinavos desejam fazer-se representar mutuamente; sobre a língua adotada obrigatoriamente nas reuniões, que na opinião de M. Bezzi (Itália) deve ser a francesa, como língua oficial da U. I. C., pois no caso de também se adotar a alemã, reclamará igualdade de tratamento para a italiana.

Por seu turno o delegado inglez diz que a ser permitida a italiana, reclamará também que o seja igualmente o inglez.

Por fim ficou este ponto para ser resolvido definitivamente pelo Comité de Gerência do qual dependerá a aprovação final do regulamento em discussão.

Mr. Boguslawski (Polónia) relator da 2.<sup>a</sup> questão, faz um resumo do seu relatório, e M. Lamalle, delegado da Belgica e co-relator, diz que não julga possível, por motivos de ordem financeira, chegar-se a uma solução de ordem geral, antes cada estado terá que tomar resoluções de carácter individual.

Mr. Bezzi declarou estar, em princípio, com os relatores, mas nota que no que respeita á revista das bagagens de mão em transito, não se pode ir tão longe, pois que, pelo menos na Itália, são os caminhos de ferro e não os passageiros que devem pagar as despesas, e termina por emitir a opinião de que deveriam ser suportadas pela alfândega.

M. Lessing (Alemanha) informa que a diligencia que a sua administração tem empregado para acelerar as formalidades aduaneiras, tem fracassado por a alfândega se ter recusado a fazer a revista em transito, salvo para certos comboios internacionais em que conseguiu que aquela entidade fiscal proceda á visita antes do trajecto, na estação de partida, ou na de chegada.

Como exemplo de comboio internacional em que a visita da alfândega se faz durante o trajecto, M. Lamalle cita o rápido Paris-Bruxelas que transpõe a fronteira sem parar. Neste caso as despesas são suportadas pela administração das alfândegas.

Sobre este assunto e ainda sobre a necessidade de os diferentes governos adoptarem medidas tendentes a facilitar a aquisição de passaportes aos viajantes, falaram diferentes delegados, tendo-se por fim aprovado a proposta elaborada pela sub-comissão para esse fim nomeada, destinada a ser presente por cada Administração ao seu governo, ou se assim o resolver o Comité de Gerência, á Sociedade das Nações para que esta, por sua vez, intervenga junto dos governos interessados.

Essa proposta é do teor seguinte :

*A Comissão propõe que as Administrações de caminhos de ferro recomendem aos seus Governos os diferentes melhoramentos a efectuar:*

*no traçado da marcha e na composição dos comboios internacionais;*

*na instalação das estações fronteiriças;*

*na criação de estações internacionais únicas, prestando indiferentemente os serviços aduaneiros e de polícia, dos países limítrofes;*

*de maneira a diminuir as sujeições a impor aos passageiros para o cumprimento das formalidades aduaneiras e de polícia, a*

fim de reduzir ao minimo o estacionamento dos comboios nas estações fronteiriças:

Neste sentido a Comissão recomenda as medidas seguintes:

1.º — Revista de passageiros e bagagens de mão; passaportes; alfandega.

a) Sempre que seja possível, revista com o comboio em trânsito;

b) Quando não seja possível a revista em trânsito, faça-la no comboio parado n'uma das fronteiras, de forma a fazer-se simultaneamente, sendo possível, ou pelo menos sucessivamente, as visitas das alfandegas e das polícias dos dois países interessados.

c) Reduzir ou mesmo suprimir, se possível, as despesas de vistos em trânsito para desenvolver o tráfego internacional.

2.º — Revista de bagagens registadas.

a) Sempre que seja possível: revista no logar da partida e no logar da chegada das bagagens. (Deveria estabelecer-se que quando se fizesse uma revista á partida, não se procedesse a uma segunda revista na fronteira; assim como quando se fizesse revista na fronteira se não repetisse á chegada).

b) Quando se não possam fazer as revistas á partida ou á chegada, faça-las n'uma das estações da fronteira, de maneira a serem simultâneas ou pelo menos sucessivas as visitas das polícias e das alfandegas dos dois países interessados.

Seria também para d'esperar que, quando um país aponha um sela de chumbo n'uma bagagem, esse selo seja considerado válido nos territórios sucessivos onde deveriam ser apostos novos selos.

Seguidamente tratou-se da questão 3.ª; sobre a qual o delegado francês, M. Luuvt apresenta á discussão o seu relatório, do qual era co-relator o delegado alemão. Como alguns membros da Comissão declarassem não terem recebido o relatório francês, outros terem recebido este, mas não o alemão; sob proposta do Presidente, resolveu-se que os relatores franceses e alemão estabeleçam um projecto de condições-típos que será submetido ao exame de todos os membros da Comissão. Essas condições deverão ser redigidas de forma a conterem a maior parte possível das condições da Conferência de Berne de cuja entrada em vigor devem ficar dependentes.

Acerca do Seguro de bagagens (4.ª questão), ventilaram-se as condições em que as Companhias de caminhos de ferro devem contratar com as de seguros, de forma a que umas e outras fiquem garantidas contra possíveis especulações dos segurados, como a de receber duas indemnizações, uma pelo caminho de ferro e outra pelo seguro, citando-se a propósito a Companhia de Seguros Europeia que nas suas apólices tem esses e outros casos bem previstos.

Por fim foi aprovado o relatório com ligeira alteração e com a adopção de uma nova conclusão concebida nos seguintes termos:

*Quando o seguro a prazo por apólice não garanta, nem perdes e danos, nem atraços, é igualmente para desejar, no interesse do desenvolvimento do sistema, que seja dada a possibilidade aos passageiros de se porem a coberto desses riscos, pelo menos para os volumes transportados como bagagens registadas no caminho de ferro, por meio, por exemplo, de um contrato complementar que possa ser assignado no acto de registar a bagagem.*

*Relativamente á hora de verão, (5.ª questão) ficou estabelecido que todos os países que adotam a mudança da hora, o façam ao mesmo tempo e n'uma noite de sábado para domingo, a fim de se reduzir ao minimo os transtornos que essa mudança possa causar, alem disso, que os países que façam a mudança tomem as providencias necessarias, nos seus horários para evitar os inconvenientes que a mudança pode acarretar á circulação dos comboios internacionais.*

*Quanto á contagem das horas de 0 a 24 quasi todos os países se mostram unânimes em aceitar o sistema, estando porem as suas resoluções definitivas dependentes das respostas de outros.*

*Sobre a 7.ª e ultima questão, em virtude de o respectivo relatório só ter sido distribuído no proprio dia da reunião, e os diferentes delegados não terem tido o tempo suficiente para o examinar com a devida atenção, ficou para ser discutida n'outra reunião, tendo sido o relator (Suecia) incumbido de coligir todos os elementos possíveis para, juntamente com a sub-comissão encarregada da 4.ª questão da Comissão de contas correntes e câmbios, do qual fica fazendo parte, completar o estudo a apresentar á proxima reunião.*

A notícia que publicámos no nosso ultimo numero sobre a reunião da comissão de Contas Correntes e

câmbios que teve lugar no dia 20 de Junho em Praga, capital da Tcheco-Slovaquia, e não em Braga, para onde a gralha imperitente a quis levar, saiu de tal forma cheia de erros que se torna indispensável corrigir alguns destes.

O enunciado da 4.ª questão da Ordem do dia deve ler-se: *Redução das dificuldades de percepção dos preços de viagem e de transporte, assim como dos documentos. Simplificação das contas correntes e meio de evitar perdas por oscilações do cambio.*

No enunciado da 5.ª questão onde se lê *para liquidação os créditos reciprocos...*, deve ler-se *para liquidação dos créditos reciprocos...*

Mais adeante temos umas "emissões" em vez de "comissões", e quasi no fim da mesma coluna uma "inconsciencia" em logar de "inconveniencia", que chega a ser uma verdadeira inconveniencia.

Finalmente, o pequeno trecho em francês que transcrevemos da acta da reunião, foi por tal forma deturpado que merece o escrevemos de novo. Elle ahi fica:

*En vue de le couvrir des pertes que se change pent lui imposer lors de la liquidation des comptes, chaque administration a le droit de percevoir les sommes qu'elle encaisse du public pour compte des chemins de fer étrangers, à un cours plus élevé que celui coté à la Bourse de son pays, mais la majoration ainsi pratiquée doit toujours rester dans des limites raisonnables.*

*Lorsque les Administrations le jugeront utile, des ententes pourront intervenir entre elles pour qu'elles se notifient les taux appliqués. Elles sont tenues de publier ces taux par voie a affichage aux guichets ou de tout autre manière.*

Se os nossos leitores ainda não esgotaram de todo a sua reserva de amável paciencia, que nos perdoem.



#### Horario dos comboios das linhas de Cintra e do Oeste

A partir de hoje é modificado o serviço de comboios na linha de Cintra, sendo postos em circulação os n.ºs 1:339, 1:340, 1:341 e 1:336 anunciados no cartaz como suplementares, sendo também modificada a marcha dos n.ºs 1:306 e 1:329.

O comboio n.º 1:306 sai de Cintra ás 7,30 da manhã, sendo rapido desde Barcarena a Campolide e chegando a Lisboa ás 8,18; o n.º 1:329 sai de Lisboa ás 7 da tarde, rapido até Barcarena, chegando a Cintra 54 minutos depois.

Desde hoje também é suprimido o comboio 1:315, que partia aos domingos, ás 12,15, do Rocio para Cintra, sendo estabelecido, como desdobramento dos comboios 1:306 e 1:329, enquanto a afluencia de passageiros o justificar, um comboio de Queluz para Lisboa ás 8,10 da manhã e outro em sentido contrario ás 6,48 da tarde.

Igualmente a partir de hoje, os comboios regulares de mercadorias da linha de Oeste, n.ºs 2:507 e 2:504, passam a fazer serviço de passageiros das tres classes entre Bemfica e Torres Vedras, e vice-versa, saindo de Bemfica ás 8,44 da tarde para estar em Torres ás 0,45 e de Torres ás 2,20 da tarde para chegar a Bemfica ás 5,43, com paragem em todas as estações.

### Os rápidos da Beira Alta e sua ligação com os da C. P. e d'outras linhas

A recente circulação diária dos "rápidos" n.ºs 3 e 4, na Companhia da Beira Alta, vem sendo muito apreciada pelo público, dadas as interessantes e múltiplas correspondências que aqueles comboios asseguram para os diferentes pontos do país e para o estrangeiro e o conforto e comodidade oferecidos pelas belas carroagens que fazem parte da composição dos mesmos comboios.

O primeiro destes tem as seguintes correspondências:

*Em Pampilhosa*: comboio n.º 13 (ás segundas, quartas e sextas feiras) e n.º 11 (aos domingos terças feiras e sábados) da B. A. procedentes de Figueira; n.ºs 18 e 52 (ás segundas, quartas e sextas feiras) da C. P. procedentes do Porto; n.º 19 da C. P. procedente de Figueira (por Alfarelos) e n.º 51 (rápido) da C. P. procedente de Lisboa.

*Em Santa Comba Dão*: comboio n.º 3 (ás segundas e sextas feiras) da C. N. para Vizeu.

*Em Fuentes d'Onoro*: comboio n.º 2 da S. F. P. para o estrangeiro.

O segundo tem as seguintes correspondências:

*Em Vilar Formoso*: comboio n.º 1 da S. F. P. para as procedências do estrangeiro.

*Em Guarda*: comboios n.ºs 161 e 164 da C. P. respectivamente das procedências de e para a Beira Baixa.

*Em Santa Comba Dão* comboio n.º 2 (ás terças, quintas feiras e sábados) de Vizeu, e n.º 7 (ás quartas feiras e sábados) da C. N. para Vizeu.

*Em Pampilhosa*: comboio n.º 14 da B. A. para a Figueira; n.º 3 da C. P. para o Porto, e n.º 56 (rápido) da C. P. para Lisboa.

Os mesmos comboios também asseguram comodas e rápidas correspondências para Paris, Pirineus e Côte d'Azur.

### Carroagens directas de Valencia d'Alcantara e Badajoz à Figueira e Porto, e vice-versa

Desde o dia 20 do mês findo circulam nos comboios que servem os percursos Valencia de Alcantara e Badajoz-Figueira e Porto, algumas carroagens directas de 1.ª e 2.ª classe.

Às terças, quintas e sábados, circula entre Valencia e Figueira uma carroagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, de corredor lateral; e às terças, quintas e domingos no sentido inverso. Entre Badajoz e Figueira, às segundas, quartas e sextas, circula uma carroagem de 1.ª classe, de corredor lateral; e às terças, quintas e sábados no sentido contrário.

Entre Badajoz e Porto circula também uma carroagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, de corredor lateral, às terças, quintas e sábados; e às terças, quintas e domingos no sentido inverso.

Este importante melhoramento que a C. P. introduziu no seu serviço de comboios de passageiros, está já tendo um bom aproveitamento por parte dos viajantes que de Espanha veem às nossas praias passar a temporada de banhos.

### Paragem de comboios em Paredes

Desde o dia 23 do mês passado, o comboio n.º 111 da linha do Douro que parte de Campanhã ás 17,08 passou a ter um minuto de paragem na estação de Paredes, onde chega ás 18,15.

Este comboio só admite passageiros de 3.ª classe para as estações além de Penafiel.

### Limitação do serviço da estação de Loredo

A partir de hoje, a estação de Loredo, situada ao quilometro n.º 123,100 da linha de Evora a Ponte de Sôr, é encerrada ao serviço de grande e pequena velocidade, continuando porém, a fazer o serviço de passageiros sem bagagem, cujas cobranças serão feitas em transito.

### Augmento de sobretaxa

A fim de poderem melhorar as subvenções concedidas ao seu pessoal e accorrer ao agravamento de outros encargos, criado pela crescente desvalorização da moeda, as diferentes empresas ferroviárias solicitaram do Governo autorização para aumentar as sobretaxa de 500 e 200 % que oneram as actuais tarifas de transporte.

A Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro está estudando o assunto.

### Vagões de propriedade particular

O Governo aprovou pela portaria n.º 3695, devendo entrar em vigor em 1 de Setembro próximo, em aditamento á Tarifa especial A de g. v. e p. v., contendo varias modificações ao regime dos transportes em vagões de propriedade particular, e do qual nos ocuparemos no proximo numero.

### Serviço de comboios entre Figueira da Foz e banhos de Amieira

A partir de hoje e durante á época de aguas thermaes, circularão diariamente, entre Figueira da Foz e o apeadeiro de Banhos de Amieira que serve a estância thermal do mesmo nome, dois comboios com carroagens das tres classes, um que parte da Figueira ás 8 horas e chega a Banhos de Amieira ás 8,27, e outro que parte de Banhos de Amieira ás 10,05 e chega a Figueira ás 10,32.

Para estes comboios, encontra o público na estação de Figueira da Foz, alem dos bilhetes da Tarifa geral e dos do § 4.º da Tarifa n.º 11, bilhetes de ida e volta em 3.ª classe para Banhos de Amieira, ao preço de \$1,70, incluindo os impostos e a sobretaxa em vigor.

### Camionagem entre a estação de Fatela e a Vila de Penamacor

A partir de hoje os preços de camionagem entre a estação de Fatela-Penamacor e a vila de Penamacor, constantes da respectiva tarifa em vigor desde 20 de Maio ultimo são baixados como a seguir se indica:

- a)— Mercadorias em p. v.—\$50 por fracções indivisíveis de 10 kilogramas. Mínimo de cobrança \$1,00.
- b)— Recovagens, animais taxados a peso, dinheiro amoedado e mercadorias em g. v. \$1,00 por fracção indivisível de 10 kilogramas—Mínimo de cobrança \$2,00.
- c)— Objecto de grandes volumes e pouco peso, mobilias sem acondicionamento, materias explosivas e perigosas — \$1,50 por fracção indivisível de 10 kgs.—Mínimo de cobrança \$3,00.

Estes preços apresentam uma redução de 50% dos primitivos preços das tarifas.



### Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição (em portuguêz e francêz).

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

# 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

(Continuação do numero 854)

Actualmente a rede do Estado explora já, um pleno regimen, cerca de 16.500 km. entre via normal e reduzida e excluidos os caminhos de ferro coloniaes (220 km'), ao passo que á exploração particular estão apenas entregues uns escassos 4.000 km.

## b) A organização actual

A organização do Estado Italiano começou por ser, rigorosamente, do tipo prussiano, caracterizado pela independencia completa das circunscripções (compartimentos); mas a Italia não é a Alemanha e o erro d'uma adaptação integral bem depressa se fez sentir. A organização foi então mais centralizada, tal qual está hoje.

Em Roma funcionam: o Conselho d'Administração (composto de 10 membros e de que faz parte o Director, como presidente) e a Direcção que tem anexo um corpo de quinze inspectores superiores e sob as suas ordens directas os chefes das doze circunscripções.

Digamos desde já que a Direcção constitue o orgão d'execução, ao passo que o Conselho d'Administração dicta as suas resoluções, mas que estes órgãos, são menos independentes e a sua colaboração mais completa do que entre nós; o facto do Director ser o presidente do Conselho d'Administração e o dos Sub-Directores serem também vogais do Conselho, diz tudo.

Os Serviços da Exploração são localizados: em Roma, o do Movimento e Trafego e o da Conservação (Via e Obras), em Bolonha, o do Material e Tracção.

Para os efeitos da exploração, uma rede tão extensa não podia deixar de dividir-se em circunscripções gozando d'uma grande independencia e autonomia, de modo a obter-se dentro de cada uma a unidade de exploração que não seria possível exercer directamente de Roma sobre toda a rede.

De facto a rede divide-se em 12 circunscripções (compartimenti) que tomam o nome da sua séde central e que são: Turim, Milão, Veneza, Genova, Bolonha, Florença, Ancona, Roma, Nápoles, Bari, Reggio-Calabria, Palermo.

Ha ainda três delegações d'exploração (em quanto não se faz a incorporação definitiva) em Trento, Trieste e Cagliari.

Cada circunscrição é dirigida por um Chefe de Circunscrição (Capo Compartimento) que comunicando e recebendo instruções da Direcção Geral, é dentro da circunscrição, um chefe cujas funcções, coordenadoras de todos os serviços e dirigentes da sua função geral, são perfeitamente as d'um director d'uma rede independente que correspondem á circunscrição.

De resto, estas são perfeitamente assimilaveis a pequenas administrações com os seus Serviços da exploração e Serviços acessórios na perfeita interdependencia e funcionamento que corresponderiam a uma rede independente; simplesmente os Serviços (subordinados embora inteiramente á direcção do Chefe de Circunscrição) recebem ordens e são inspecionados, no seu funcionamento tecnico, pelos respectivos Serviços Centraes, de Roma.

Em todas as circunscripções há uma Divisão de cada um dos Serviços da Exploração: Movimento e Trafego, Conservação (Via e Obras) e Material e Tracção, com as oficinas e dependências necessarias e nas principaes há repartições ou delegações dos Serviços acessórios: de Saude, de Contabilidade e Legal—ou seja—dos mais relacionados e indispensaveis á exploração.

Estes Serviços acessórios locaes tendo a sua séde n'uma Circunscripção estendem tambem a sua acção sobre as mais proximas da titular e que com ela têm mais relações.

Para este efeito, v. g., Genova é tributaria de Turim, Veneza de Milão, Bolonha de Florença, Bari e Reggio de Nápoles, etc.

A organisação interna dos Serviços da Exploração, a distribuição e dependencia dos seus orgãos, funcções e pessoal — seguindo aliás as normas geraes — seria assumpto interessante para este relatorio; mas como não oferece—ném poderia oferecer—mais do que uma ou outra particularidade interessante, limitarme hei, para terminar esta parte, á descripção da organisação geral, que interessa conhecer.

(Continua).



**Linha do Norte.**—A C. P. vai prosseguir nos trabalhos de construção da segunda via do Norte procurando ultimar com certa urgencia os troços de Entroncamento a Albergaria, e de Coimbra B a Pamplosa, 57 quilometros, ficando para depois os restantes compreendidos entre Mogofores e Aveiro e Gaya ao Porto. O complemento acima referido de urgencia, tem por fim acelerar a marcha dos comboios rápidos do Norte e especialmente o "Sud-Express". Os trabalhos de Entroncamento a Albergaria compreendem o rebaixamento de dois tuneis, já iniciados, e os de Gaya ao Porto, a grande obra de arte, ou seja a nova ponte sobre o Douro, substituição da actual.

**Lamarosa a Thomar**—A Camara Municipal de Thomar contraiu um empréstimo de 4.200 contos na Caixa Geral de Depósitos, destinado á continuação dos trabalhos da construção da linha de Lamarosa á cidade de Thomar.

## Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Teve lugar conforme se anunciaria, no dia 17 do mês findo a assembleia geral da C. P., na qual foi aprovado o relatorio e contas do exercício findo.

Seguidamente procedeu-se á eleição dos cargos vagos tendo sido eleitos:

**Assembleia Geral**—Presidente, Dr. Fernandes da Costa; vice-presidente, Dr. Carlos Gonçalves dos Santos.

**Conselho de Administração**—Francisco de Pina Lopes.

**Conselho Fiscal**—Antonio Serrão Franco Junior e Dr. José d'Abreu.

Assistiu á assembleia o Comissario do Governo junto da Companhia, sr. Dr. Ginestal Machado.

# PARTE FINANCEIRA

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 28 de Julho de 1923.

Passaram-se mais duas semanas inuteis para a vida do país. A primeira foi toda consagrada aos funerais do poeta Guerra Junqueiro, cuja memoria poderá receber homenagens, que fossem justas, sem necessidade de se paralisar a vida politica e administrativa. A segunda foi absorvida por novos incidentes ministeriais e parlamentares, a propósito do caso de um ilustre oficial da aviação militar. Assim tem sido e assim continuará a ser, enquanto a governação publica estiver directamente relacionada com as engrenagens de todo este partidarismo que vai afundando a nação com as suas incompetências e misérias.

Por debaixo delle, dizem que avança a organização revolucionária. Ignoramos o que isto seja. Mas que são enormes os descontentes e os sofrimentos dos numerosos cidadãos, ninguém com olhos abertos deixará de os ver. E' que as fatalidades dos males financeiros e económicos aumentam com velocidade crescente, multiplicam-se as dificuldades e as dores de muita gente, ao mesmo tempo que dá assim maiores bases às agitações de certa natureza.

Ao escrevermos este boletim, já o valor da libra-cheque passa além de 115\$00. Não é impossível que por este caminho elle suba depressa a 120\$00 e vá depois para pontos mais altos. Podemos dizer que de nada serviu o empréstimo como tinhamos previsto, no começo do anno ao ser apresentada a respectiva proposta de lei. Também de nada serviu para os câmbios o agravamento das tributações. Ambos os factos e os restantes apenas serviram para aumentar a carestia da vida. Ela veio crescendo gravemente desde janeiro. Ela vai agora mesmo a galope. No primeiro semestre observamos que os saltos dos preços em muitos artigos eram de 10 a 15 por cento de vez para vez. Pois estas elevações foram vistas em dois ou três dias na ultima semana, quanto ao sabão, o açúcar, algumas frutas e diversos produtos.

Os vencimentos dos funcionários públicos aumentaram grandemente pela nova lei, que demais a mais manda aplicar os aumentos desde janeiro, novidade impressionante. Pois o comercio, a indústria e a agricultura vão absorvendo tudo isso com rapidez, deixando os servidores do Estado em pior situação que anteriormente. Todos esticam a corda. E' inevitável que ella rebente, pois que de mais a mais um grande número de cidadãos apenas podem fazer pequenas esticadelas, ou não podem mesmo fazer nenhuma.

Toda esta inflação terrível de preços, de salários e de vencimentos apenas pode ser alimentada por uma inflação ainda maior da circulação fiduciária. Nunca esta cresceu como nos últimos tempos e com o actual sistema de vida nacional. Tem de crescer cada vez com maior intensidade, ainda que multipliquem os impostos e os empréstimos.

Desde longe é cheia de preocupações fundas a apreciação que fazemos dos factos e ocorrências da sociedade portuguesa. Nunca elas foram tão grandes como agora. A vida dos políticos, dos governantes e das classes em Portugal é uma corrida no abismo. Vamos pela ruina progressiva e pela espoliação reciproca dos elementos sociais para uma convulsão formidável.

O sr. ministro das finanças declarou que se lhe votarem a lei dos tabacos e a do sêlo e o registo obterá mais 180.000 contos e sera coberto o deficit orçamental de 50.000 contos que a mistificação parlamentar culhou para 1923-24! O sr. Vitorino Guimarães não vê que por ahí teríamos o encarecimento da vida e as inflações do agio, e da circulação fiduciária ainda em maiores proporções. A verdade é que o deficit de 1923-24 será de mais de 700.000 contos com a vida nacional que temos!

O remedio unico é outro. E' o de uma governação reorganizadora que dê um corte fundo nas despesas actuais, e abra novos campos de actividade productora. Mas quasi ninguém quer isso por hora.

Q. J.

## LIVROS RECEBIDOS

Da Associação Comercial do Porto recebemos o *Relatório da Direcção do ano de 1922*. Muito bem elaborado, contendo um grande numero de informações úteis a todo o comércio, nele se reflecte onotável esforço que aquella Associação tem desenvolvido e o progresso que o comércio e indústria da grande cidade do norte vai alcançando dia a dia.

Também a *Railway Gazette* nos enviou um exemplar do livro intitulado *The Railways of Spain* de que é autor o Sr. Geo. L. Roag.

O autor do livro residiu largos anos em Espanha, onde serviu como engenheiro em varias Companhias de Caminhos de Ferro espanholas, onde adquiriu bastos conhecimentos e uma clara visão do valor da rede ferroviária espanhola.

Profusamente ilustrado e com uma apresentação gráfica excelente, este livro recomenda-se, por todos os títulos, a todos que se interessam por assuntos de caminhos de ferro.

Pela Federação das Indústrias britânicas foi-nos enviado um exemplar do *Year Book & Export Register*. Magnificamente apresentado contendo um grande numero de informações úteis a todo o comércio importador.

Agradecemos o exemplar enviado,

## Alfredo Gérard

Faleceu em 9 do corrente em Saint-Jean de Luz o distinto engenheiro francês Mr. Alfredo Gérard, adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.

Era elle quem representava sempre a importante Companhia do Norte nas conferencias do tráfico Franco Hispano-Portuguez, versando com toda a competencia os problemas que nelas se estudavam.

Pelo seu fino trato e amabilidade, tanto como pelos seus merecimentos como technico era considerado e estimado por todos quantos com elle tinham a satisfação de conviver.

Mr. Gérard era o vice-presidente da Sociedade Franceza de Beneficencia em Madrid.

A sua ilustre família os nossos sentidos pezaines,

## À Gralha recalcitrante

Mais uma vez a maldita *gralha*, espanejando-se pelas columnas da *Gazeta* fez diabriluras de arrepia os cabelos.

Assim foi que, alem de varias tropelias orthographicas espalhadas por todas as paginas, desde a *Errata* ao artigo do nosso Director do numero de 1 de Julho, onde vem *ineficar* por «ineficaz», e que o leitor facilmente poude corrigir, algumas barbaridades houve de maior vulto que carecem de retificação.

No artigo sob a epigrafe *A aviação no estrangeiro* (pag. 183) sobresae uma «observação dos Veteranos alemaes» que deve ler-se «associação» dos Veteranos Alemães, e mais adiante «comodidades germanicas» em vez de «novidades germanicas».

Na pagina 190, quasi no final de *Como se faz a história*, temos uma *desllocada* que deve substituir-se por «decalcada»; na pagina 191, alem das avarias de que foi vítima a notícia acerca da *União Internacional dos Caminhos de Ferro*, que não reparadas n'outra que sob a mesma epigrafe hoje publicamos, ha a notar na local *Boletim provisório de bagagens*, na «Resposta do Ministro». O empregado em vez de «O emprego» e mais abaixo — «Por minha investigação» em vez de «Por minha instigação».

Mais uma vez contamos com o perdão dos nossos leitores cuja paciencia é inexgotavel.

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

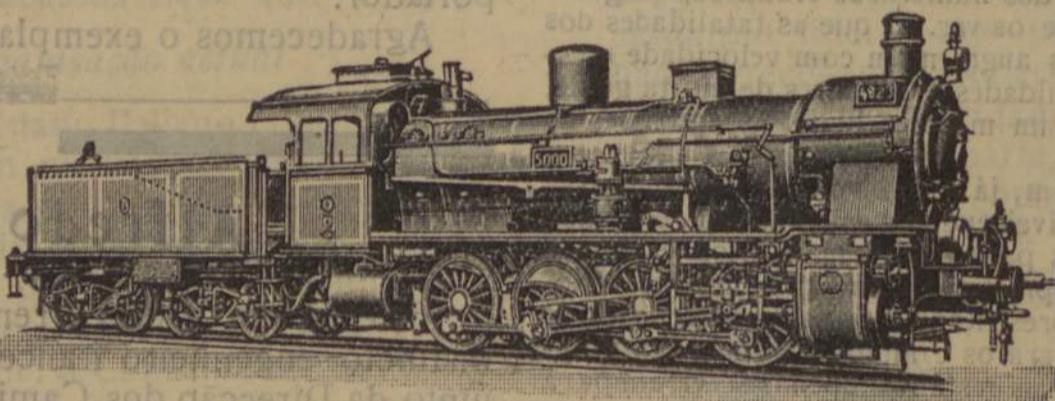
# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

**BERLIM MADRID**

**Barcelona — Bilbao —  
Cartagena — Lisboa**

FABRICAS:

oehum, Dorstfeld, Drewitz ordhausen, pandau, t. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

LocomotivasEscavadorasGuindastes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
técnicos

Depósito de material «Koppel» p de via eduzida  
em armazém no paiz

Vias ferreasportateis e fixasCarros detodas as classes

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança &amp; Peeira, L.º

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

## SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

**32, Rua Aurea — LISBOA**

AGENTES DA**Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas**

### CORRESPONDENTES:

**Em Londres** — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.º; Hambro & Son; Baring Brothers & C.º

**Em New-York** — Brown Brothers & C.º

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

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

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

**E em todas as principaes cidades**

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

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

**S.A.S.**

**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital: 2.600.000 frs

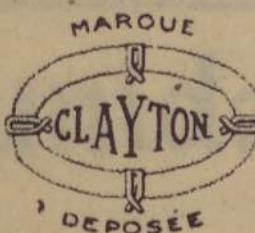
(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)

(VACUUM BRAKE CO LTD)

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

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

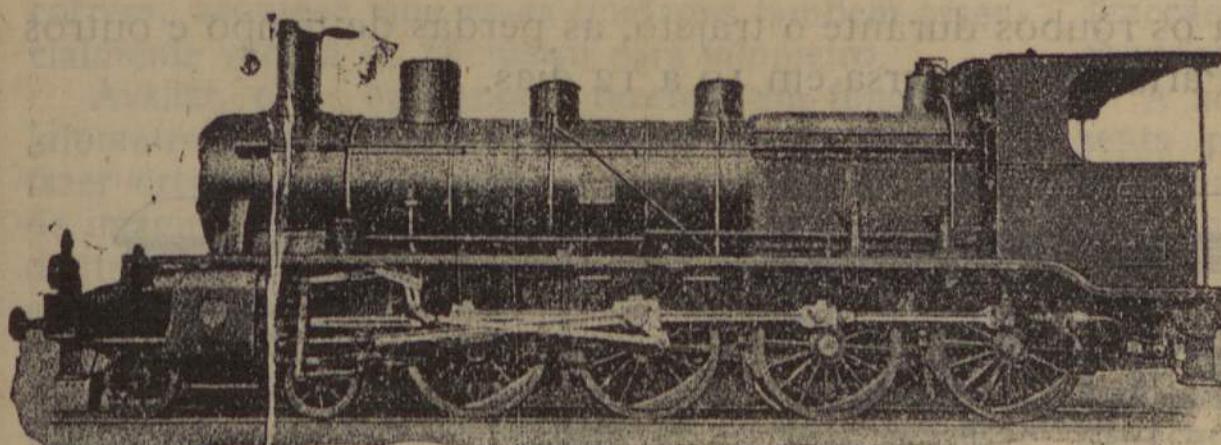
SIÈGE SOCIAL ET USINES:  
 19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)  
 TÉLÉPHONE: N.<sup>o</sup> 7, à ESSONNES  
 ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN<sup>I</sup>L-ESSONNES



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

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.<sup>o</sup>

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



(Premiada em todas as exposições e especialmente,  
 não falando 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 (Norte-França) e La Grivière (Belgica)

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

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 co<sup>m</sup>panhias 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>

# Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras

Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire

PARIS

Teleg. "Vicduboc"

Agente em Lisboa

GUERREIRO GALLA

Agente no Porto

Empreza de Transportes L'ECLAIR, LDA

Largo de S. Domingos, 11, 1.<sup>o</sup>

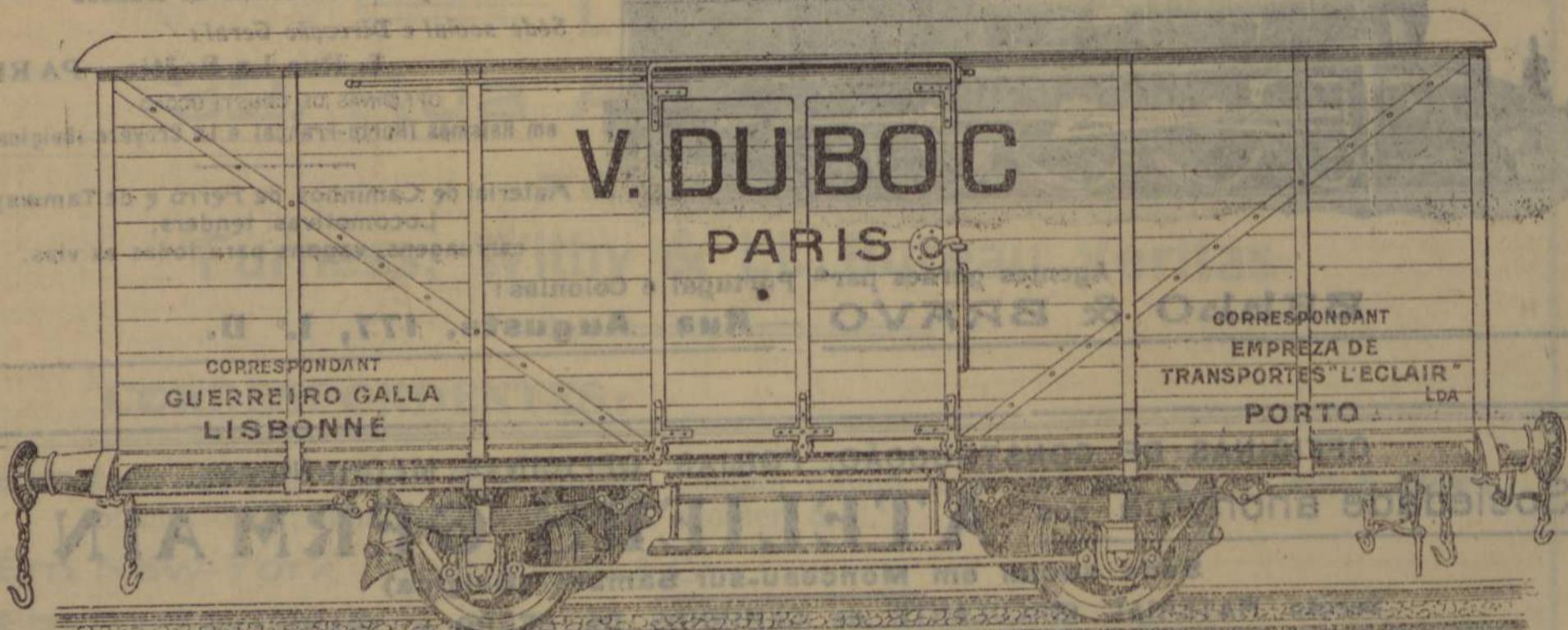
Teleg. "MARAIVA"

Rua da Fabrica, 5

Teleg. "SILREIS"

Unica Empreza de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermu-daveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francesas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola, pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros inconvenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empreza não se poupou a sacrifícios nem a despezas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o comercio importador e exportador.