

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.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 — Antuerpia, 1894. S. Lulz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 862

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Novembro de 1923

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

Annexo d'este numero

- 3.º Aditamento à Tarifa de camionagem para transportes entre Louzã e Ávô, passando por Gois, Arganil, Ceja e Vila Cova

SUMMÁRIO

- Novos Caminhos de Ferro no Minho, pelo engenheiro J. Fernando de Sousa..... pag. 287
Banco de Angol, por Quirino de Jesus..... " 289

Congresso internacional de Caminhos de Ferro...	290
Os caminhos de ferro hespanhóis e o Directorio militar.....	290
O Caminho de Ferro Pan-American.....	291
Parte oficial.....	292
Viagens e transportes.....	293
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	294
Parte Financeira.....	295
Linhas estrangeiras.....	295

NOVOS CAMINHOS DE FERRO NO MINHO

Foram mandadas submeter a inquerito de utilidade publica, nos termos do decreto de 6 de outubro, varias linhas de via reduzida, ha meses requeridas.

O inquerito corre pela Direcção do Minho e Douro.

A ele vem trazer a *Gazeta* o seu depoimento.

Em 25 de junho ultimo, Francisco de Sousa Magalhães pediu a concessão por 99 anos, transmissível á empresa que organizar, da construcção e exploração de um caminho de ferro em leito proprio com via de 1 metro, que, partindo da Povoa de Varzim em ligação com a estação do Porto á Povoa, siga a costa por Avel-o-mar, Estela, praia da Apulia, Fão, Espoende, Castello da Noiva e Anha, indo terminar em Caes-novo na margem do Lima, e de uma linha transversal, que partindo de Espoende e seguindo proximo das povoações e pela margem direita do rio Cávado, passe por Barcellos, atravesse o rio em S. Vicente de Areias, terminando junto da estação de Braga das linhas do Minho e Douro.

Pede mais o requerente a garantia de juro de 7% para o capital de 300.000\$00 por kilometro que se construa, calculando-se as despesas d'exploração pela media das da linha da Povoa e Famalicão e fazendo-se o reembolso dos complementos adeantados pelo Estado e dos respectivos juros de 7% por metade dos excessos da receita liquida.

Pediu mais:

- a) Autorização para utilizar a ponte entre Fão e Espoende, reforçando-a devidamente;
b) concessão de todo o material fixo e circulante necessário para a construcção e exploração e para o

reforço da ponte por conta das reparações devidas pelo governo alemão;

c) as vantagens concedidas nos n.ºs 4.º a 8.º da base 5.ª e as da base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, isto é: subvenções das Camaras municipaes para pagamento das expropriações; subsídios das juntas geraes; elevação, durante 30 annos, de 40% nas tarifas sobre as do Estado nas suas linhas ferreas, cedência, durante o mesmo prazo, das receitas dos impostos de transito e selo sobre o trafego da linha; isenção durante igual prazo, de quaesquer impostos sobre os juros das obrigações e os dividendos das acções; importação livre de direitos do material fixo e circulante, que não poder ser fabricado em boas condições no paiz.

O requerente offerece as vantagens ao Estado e assume os encargos que é uso estipular nos contractos de concessão.

* * *

Nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898 nenhum caminho de ferro poderá ser acrescentado ao plano da rede complementar sem classificação, após prévio inquerito de utilidade publica, realizado pela Direcção do Minho e Douro na região ao Norte do Mondego, e com audiencia das estações competentes.

O mesmo decreto encarregou uma comissão de elaborar e submeter a inquerito o piano da rede complementar ao Norte do Mondego, de cujos trabalhos resultou o piano aprovado por decreto de 15 de fevereiro de 1900. Nesse piano apenas figuraram com via de 1 metro as linhas de Braga a Guimarães, Bra-

ga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, ulteriormente concedidas com garantia de juro de 5% sobre 20.000\$00 por kilometro por contracto do 27 de setembro de 1904.

No inquerito feito pela Comissão nenhuma das Camaras interessadas nas linhas agora requeridas respondeu ao questionario que lhes foi dirigido, a não ser a de Braga, que se limitou a pugnar pela construcção, com via larga, da linha de Braga a Monsão.

Posteriormente, em 1901, a companhia Concessariaria das linhas de Porto à Povoa e Famalicão pediu a concessão de quatro linhas complementares, entre as quaes figurava uma linha de Laundos a Fão.

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado foi favorável ao pedido de concessão d'aquella linha ponderando, em relação a outras, que não convinha conceder linhas que viessem desviar trafego das do Estado, salvo imperiosas considerações de utilidade geral.

O pedido não teve seguimento.

Em 1 de fevereiro de 1905 a Companhia requereu novamente as linhas de Modivas a Leça e Laundos a Fão. O Conselho de Administração foi favorável á concessão com reservas ácerca da primeira linha. Procedeu-se ao inquerito administrativo de utilidade publica para a classificação das duas linhas e promoveu-se a resolução de varias questões previas relativas á situação jurídica das concessões feitas á Companhia.

Em 31 de março de 1908 instou esta pela solução dos seus pedidos na altura em que estavam quasi ultimadas as negociações para a sua fusão com a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães e com a Empresa das linhas do Alto Minho.

Não se chegaram a classificar as linhas, nem a fazer portanto a concessão, a não ser da linha do Mindello a Lousado, pois ficou prevista na lei de 20 de junho de 1912 e dependente de um contracto, que o Estado nunca chegou a realizar.

Das linhas pedidas por Francisco de Sousa Magalhães, a da Povoa a Caes Novo coincide quasi no seu traçado com a de Laundos a Fão pedida pela Companhia da Povoa, e constitue entre a Povoa e Estela uma duplicação dispensável do troço da linha em exploração entre a Povoa e Laundos, ponto de inflexão d'esta para Sueste.

Tendo com efeito origem na estação da Povoa, apenas se distancia d'ella cerca de 2 km. a par de Laundos. Deveria pois ser este ponto o d'entroncamento.

A Linha da Povoa tem 0^m,90, mas na recente concessão do troço da Boa Vista á Trindade foi imposto o alargamento da via para 1 metro.

Ha manifesta vantagem na construcção de uma linha litoral, que assegure as comunicações directas da região, ligando entre si a Povoa e Vila do Conde, e portanto Leixões e o Porto, com Fão, Espozende e as diversas praias até Viana, devendo essa linha ir entestar na estação de Darque para assegurar o contacto com a do Minho, da qual se distancia o bastante para a não prejudicar, e quando algum pequeno desvio do trafego houvesse, seria sobejamente compensado pelo aumento de circulação devido á facilidade de relações.

Eis a população dos concelhos servidos, segundo o censo de 1911:

Povoa	24.508
Espozende	16.010
Viana	49.890
	90.408

Juntando a do concelho vizinho, Barcelos, ligado aquela linha pela transversal pedida, que é de 51.069, chegamos a 141.577 habitantes, com os habitos de frequentes deslocações, que asseguram intenso movimento, como é notorio, ás vias de comunicação regionaes.

A linha de Laundos ao Lima deve medir cerca de 32 a 35 kilometros de facil construcção.

Justifica-se a construcção da linha de Espozende a Barcelos, que ligará entre si essas duas importantes povoações, pondo a primeira em relações faceis com a linha do Minho. A sua extensão pouco excederá 16 kilometros de construcção facil.

O mesmo se não pode dizer do segundo troço da transversal pedida, Barcelos a Braga. Mediando apenas 11 km. entre Nine e Barcelos, o ramal de Braga com 15 km. e esse troço directo Barcelos—Braga, sensivelmente igual, formam entre si um angulo muito agudo e tecem a mesma zona tributaria.

O trafego entre Braga e a zona alem de Barcelos será desviado por essa nova linha, poupando 11 km. de percurso, com prejuizo da receita dos Caminhos de Ferro do Estado. Quando tanto está por fazer na nossa rede, parecem luxo dispensavel, ou pelo menos adiavel, estas rectificações de percurso.

Não se devem malbaratar com elas capitais que teriam melhor aplicação noutras linhas.

Assim impõe-se, a construcção das linhas em leito proprio de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e a Melgaço e de Viana aos Arcos, embora se aproveite nalguns troços o leito da estrada, pelo menos nas pontes principaes. O mesmo se pode dizer do prolongamento da linha de Guimarães até á região de Basto e de outras.

Não se devem pois distrahir para linhas de contestável utilidade capitais que poderiam ter melhor aplicação.

Noutro artigo concluiremos a apreciação do assunto.

J. Fernando de Souza

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Realizou-se no passado dia 20 de outubro pelas 2 horas da tarde, na sua séde, Avenida da Liberdade, 14 a assembleia geral extraordinaria desta Companhia, para eleição dos corpos gerentes e alterações nos estatutos.

Presidiu o sr. dr. Caeiro da Matta.

Para a direcção foram eleitos como efectivos os srs.: Antonio Vieira Pinto, Manuel Maria d'Olveira Bello, Pedro Joíce Diniz, dr. Antonio Faria Carneiro Pacheco, dr. José Caeiro da Mata, dr. Candido Sotto Mayor Junior e Arnaldo Cardoso Ressano Garcia.

Para a assembleia geral : Presidente, Candido Sotto Mayor; vice-presidente, dr. Bernardo Ferreira Gomes de Pinho; 1.^o secretario. Joaquim Antunes Leitão Junior.

Serviço de comboios

entre Paris e Londres

Vão-se pouco a pouco restabelecendo os serviços de comboios que existiam antes da guerra, entre a França e a Inglaterra.

Desde 7 do mez passado a Southern Railway, em combinação com o Norte de França, poe em circulação quatro comboios em cada sentido, e de combinação em os caminhos de ferro do Estado francez, tres comboios em ambas as direcções, todos estes diarios, e em ligação com os vapores que fazem a travessia da Mancha.

BANCO DE ANGOLA

Antes de partir para a Europa, o sr. Norton de Matos, alto comissario de Angola, publicou dois decretos importantes, que se relacionam com os interesses superiores da nossa grande possessão de África ocidental.

Por um dos diplomas, determinou que os exportadores de açucar, algodão, oleos, cacau, cera, café, milho, coconote e outras substancias oleaginosas, couros, fibras, minérios, marfim, pedras e metais preciosos e tabaco, são obrigados a entregar ao governo da Província, pelo cambio, do dia as cambiaes representativas de 20 % do valor das mercadorias exportadas para qualquer ponto, com exclusão de S. Thomé e Príncipe.

O Governo Provincial utilizará as cambiais de que necessite, vendendo as disponíveis ao commercio de importação. Até aqui é um regimen análogo ao que temos na metropole. Mas 50 % das cambiaes sobre o estrangeiro serão destinadas a deposito durante cinco annos, para constituirem, mediante a conversão adequada, reserva e credito da província de Angola. Isto relaciona-se com o segundo diploma, a que vamos considerar especial atenção.

Pelo decreto n.º 364 Angola passará a ter um banco privativo da Província, cujos estatutos deverão ser aprovados pelo Conselho Legislativo. É uma antiga aspiração da Província, onde nunca teve prestigio o Banco Nacional Ultramarino. Ao mesmo tempo não falta quem deseje que haja um só banco emissor para todo o territorio nacional de aquem e de além mar.

O relatorio do decreto pretende justificar a fundação de um banco privativo, com as proprias circunstancias financeiras e economicas da Província. Prevê-se que esta poderá tomar quasi todo o capital. Julga-se que o proprio Governo da Província poderá ser um grande accionista, com entradas preponderantes.

A Província tem 18.000 contos e 60.000 libras esterlinas de fundo de reserva. Tem a perspectiva de rendimentos consideraveis em ouro e em escudos pelas participações nos lucros de empresas mineiras e agrícolas, calculando-se que chegue a 100.000 libras a receita que lhe virá da Companhia dos Diamantes. Poderá ter outra fonte apreciável de ouro na reserva de 50 % dos cambiaes da exportação para o estrangeiro.

Alem disso a Província tem 100.000 acções da Companhia dos Diamantes, 6250 da Sociedade das Concessões de Petróleo, 142.000 da Companhia de Petróleo, 300.000 da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, 1.000 da Companhia de Amboim, 84.000 da Companhia de Cabinda, 22.500 da Empreza Mineira do Sul de Angola, e 50.000 da Companhia de Mossamedes.

Supõe-se em Angola que o Estado poderá contar com todos estes rendimentos e valores para a constituição de um Banco destinado a ser o eixo financeiro e económico da Província. É claro que em tudo isto pode haver um excesso de optimismo.

A Província de Angola tem já hoje as seguintes dívidas:

1.º—Emprestimo de 8.000.000\$000 de 5 %, no Banco Ultramarino, começando em 1917, terminando a sua amortização em 1988;

2.º—Empréstimo de 3.000.000\$000, de 3 %, emitido para indemnizações pela extinção do fabrico de aguardente, indo a sua amortização até 1942;

3.º—Emprestimo de 53.000 contos, de 6 %, no Banco Ultramarino, com possibilidade de ir até 10.000 contos-ouro, ou mais de um milhão de contos, segundo o contracto de 1922, começando a amortização em 1935, e estando já autorizados mais 109.200 contos para o anno corrente;

4.º—Emprestimos de escudos 4.400.000\$00 de 5:500.000\$00, e de 6:000.000\$00, de 7 %, na Caixa Geral de Depósitos;

5.º—Emprestimo até 495.000 libras, feito pela Companhia dos Diamantes de Angola, a um juro igual ao da taxa do Banco da Belgica, aumentado de 1 %, devendo ser amortizado em 25 annuidades, a contar de 1935.

Quer isto dizer que no fim d'este anno económico a Província deverá perto de 200.000 contos e de 500.000 libras, afóra o mais que houver, tendo-se a perspectiva de uma dívida colossal em escudos, selecionada com a propria desvalorisação da moeda que este systhema vae desenvolver em Angola muito além talvez d'aquillo que vemos em Portugal. Por mais que juntem receitas no orçamento ordinario para o pagamento dos encargos d'estes emprestimos, fica sempre de pé a consideração grave de que ha um desequilibrio cada vez maior nas finanças da Província, cobertos com recursos cada vez maiores no credito, embora se diga que isso faz apenas parte do orçamento extraordinario e se destina a obras de fomento.

Tem-se sustentado que a exportação da Província é superior a toda a importação, feita pelos particulares e pelo Estado. É possível que assim tenha sido em 1921 e 1922.

Não parece que se esteja dando o mesmo em 1923. Durante este anno veio a crise que era de esperar depois das despesas em 1921 e 1922. Chegou-se a um periodo em que não ha em Angola disponibilidades para satisfazer as necessidades de saques sobre a metropole, nem mesmo com o premio escandaloso de 10 % exigido pelo Banco Ultramarino.

Que significa isto? Que nem o Banco tem condições para corresponder à sua missão nas relações entre a colónia e a mãe patria, nem a Província tem recursos efectivos para se desobrigar de todos os compromissos da importação feita pelos particulares e pelo Estado. Se tal não fosse a situação haveria todas as disponibilidades necessarias para as transferências de todas as espécies, pelos cambiais da exportação total.

Parece-nos mesmo indubitável que mais para ante a crise será maior. Pode até ser muitíssimo grave, com novos perigos de grande tomo para a metropole se não houver moderação nas importações totais de Angola, feitas pelo Estado e pelos particulares, e muito especialmente nas despesas públicas.

Não oferece dúvida também que um bom regimen bancário tem de ser uma das bases de resistência contra os males financeiros e económicos de Angola. Compreendemos que a Província queira desembocar-se do Banco Ultramarino, que positivamente não corresponde lá, como em nenhuma parte, á sua missão, precisamente por esta ser muito superior á sua natureza de estabelecimento bancário comum, sem reservas metálicas proprias. Libertar-se praticamente deste Banco, será tarefa muito fácil, por várias maneiras, apesar do contracto de 1919. O principal é achar-se a

maneira de exercer a função fiduciaria, com seguranças para a colonia e para a metropole.

O Banco privativo pretendido pelo decreto pode ser uma solução. Mas certamente não bastariam para base financeira e economica de um tal estabelecimento os valores e rendimentos provincias a que acima nos referimos, quando se vê que a Provincia tem já uma circulação fiduciaria perto de 100.000 contos, a caminho de mais de 150.000 no fim do anno economico actual e de cifras ainda maiores. Serão indispensaveis outros alicerces.

O problema admite muitos soluções, cada uma das quaes exige estudos largos e complexos. Ele não interessa menos á Metropole do que á Provincia, pois o peso de todas as crises financeiras e economicas da segunda vai no fim recair sobre a primeira.

Quirino de Jesus

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Conforme tivemos oportunamente occasião de referir, na ultima reunião do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro realizada no anno passado em Roma, ficou aprazada a proxima reunião para 1927 em Madrid. Tendo, porém, a Delegação Inglesa manifestado desejos de que se celebre em Londres em 1925, por occasião da comemoração do centenario do primeiro caminho de ferro construído em Inglaterra, foi resolvido dar-se satisfação aos desejos da Inglaterra, ficando para 1930 a seguinte reunião em Madrid.

O programa dos assumptos que hão de ser ventilados no Congresso de Londres em 1925, é o seguinte:

1.ª Secção - Via e Obras

I—Conservação da via—Passagens de nível—A) Exposição de diversos methodos de conservação e reparação da via. (Administração, premios, arrendamento, trabalho mechanico, etc).

Comparação dos diversos methodos sob o duplo ponto de vista technico e economico. B—Supressão de guarda-barreiras. Condições de visibilidade dos comboios; postes avisadores, signaes annunciatores, etc.

II—Ruptura dos carris.—Juntas—A) Causas iniciais da ruptura dos carris, meios empregados para as reduzir, tanto sobre o ponto de vista do modo do seu emprego, como das condições de recepção. B) Juntas dos carris; dispositivo mais economico e eficaz.

III—1.ª e 3.ª secções reunidas—Estações de classificação.—Estações de classificação e de formação de comboios de mercadorias. Disposição e organização.

2.ª Secção—Material e Tracção

IV—Redução das despezas de tracção.—A) Combustiveis e combustão.

a) Escolha do combustivel: carvão; mistura de carvões; turfa; combustiveis pulverizados; mistura de combustiveis solidos e liquidos (combustivel coloidal). b) Aparelhos para a combustão de combustiveis solidos, liquidos e pulverulentos. c) Esquentadores mechanicos. d) Fumivoros. Pára-faúlhais.

B) Lubrificação de eixos de todo o material circulante.

a) Boxes. Caixas de cilindros e de esferas. b) lubrificantes.

V. Locomotivas electricas—Locomotivas de grande velocidade.

VI. 2.ª e 1.ª secções reunidas—Depositos de locomotivas.—Dispositivos dos depositos de locomotivas.

Instalações: a) para o reconhecimento das locomotivas; b) para a lavagem das caldeiras e limpeza de tubos; c) para acender as caldeiras e sahida de fumo; d) para a carga e mistura dos combustiveis e carga das cinzas; e) para a recuperação do carvão e do coque dos residuos da combustão.

3.ª Secção—Exploração

VII—Circulação de comboios. (Dispatching-systhem)

VIII — Serviços vicinaes.—Organisação geral dos serviços vicinaes em linhas especialisadas ou não (instalações das estações e das linhas, signaes, material circulante, horarios, etc.).

IX—3.ª e 2.ª secções reunidas.—Signaes fixos na via. Princípios sobre o conjunto de signaes nas linhas de circulação rapida e nas grandes estações. Forma dos signaes de dia e de noite. Signaes luminosos. Fecho automatico.

4.ª Secção—Ordem geral

X—Dia de 8 horas.—O dia de 8 horas nos serviços dos caminhos de ferro.

IX—Estatística.—Estabelecimento de estatísticas dos caminhos de ferro, especialmente sob o ponto de vista de exploração.

XII—4.ª e 3.ª secções reunidas. Estações e linhas communs.—Repartição das despezas de estações e linhas communs a empresas differentes.

5.ª Secção—Caminhos de ferro economicos e coloniaes

XIII—Estabelecimento das linhas economicas.—Modos de estabelecimento de linhas economicas ou de penetração nos paizes em que não existam caminhos de ferro. (Traçado, perfil longitudinal, normal, via reduzida, etc.)

XIV—Concessão de linhas economicas.—Relações entre os concessionarios de linhas economicas e os poderes outhorgantes. Regimen economico e financeiro.

XV—Tracção de caminhos de ferro economicos.—A) Modos de tracção nos caminhos de ferro economicos. B) Tracção por automotoras.

Os caminhos de ferro hespanhoes e o Directorio militar

O Directorio militar hespanhol que, na sua actividade reformadora digna de louvor, pretende resolver a crise ferroviaria dentro em pouco tempo, em moldes perfeitamente seguros, de forma a garantir a vida das empresas e os interesses do Estado e do publico, em seguida ao decreto de 11 de Outubro a que fizemos referencias no nosso ultimo numero, fez publicar na Gaceta de 20 do mesmo mez, um outro decreto, precedido d'um elucidativo relatorio sobre a situação das diferentes linhas, cujo theor é o seguinte:

Real decreto

Por proposta do chefe do Governo, presidente do Directorio militar, e de acordo com este,

Vénho decretar o seguinte:

Art. 1.º Pelo Ministerio do Fomento serão organisadas Comissões formadas por um ou dois engenheiros de Estradas ou mi-

litares, um fiscal de Caminhos de Ferro e um perito contabilista, que serão encarregados de examinar as contabilidades das empresas concessionárias de caminhos de ferro de serviço geral e dos de uso público, e de informar sobre a situação económica actual de cada uma em sentido geral e separadamente, em relação com os auxílios que tem recebido do Estado, não previstos nas leis gerais de Caminhos de Ferro nem nas condições particulares das respectivas concessões.

Art. 2.^o Como anexos aos dois informes a que se refere o artigo anterior, juntar-se-hão mapas diversos com os dados seguintes, previas as oportunas comprovações:

a) As receitas das empresas como produtos de toda a natureza das linhas respectivas, consignando separadamente a aplicação do Real decreto de 26 de Dezembro de 1918.

b) As despesas das explorações das linhas, cuidando muito especialmente em que se não incluam n'ellas mais do que as que técnica e racionalmente correspondam.

c) As despesas gerais dos Conselhos de Administração e outras semelhantes.

d) As despesas que representam encargos financeiros.

e) As despesas representativas dos dividendos dados aos accionistas.

Todos estes elementos serão consignados em relação aos exercícios de 1913, 1919 a 1922 e ao corrente.

Art. 3.^o Tendo em vista os inventários e balanços das empresas, e também prévias comprovações necessárias, as comissões assinalarão as reservas constituidas atribuídas a produtos líquidos de exploração e, em cada caso, as inversões especiais realizadas das mesmas.

Art. 4.^o As comissões examinarão, comprovarão com a correspondente documentação e comentarão com o informe respetivo quanto figure no "Activo" e no "Passivo" de cada Empresa, e considerem indispensável conhecer a fundo para ajuizar do estado económico actual correspondente.

Art. 5.^o O pessoal das Comissões, enquanto estiver desempenhando esta missão, é dispensado de qualquer outro serviço e será considerado agrégado às divisões técnicas e administrativas de caminhos de ferro, as quais deverão facilitar-lhe quantos dados e meios estejam ao seu alcance, para o melhor desempenho das suas funções investidoras.

Art. 6.^o As Empresas tomarão as necessárias disposições para facilitar às Comissões o desempenho dos seus trabalhos, dos quais, uma vez terminados, será dada vista às Empresas interessadas, pelo prazo de oito dias, para que dentro do qual os examinem e exponham o que tiverem por conveniente aos seus interesses.

Art. 7.^o As Comissões constituir-se-hão dentro do prazo de oito dias, a contar da publicação deste Decreto, e terminarão cada uma a sua incumbência dentro dos trinta dias seguintes, sem prejuízo de entregar os trabalhos parciais à medida que os fôrrem incluindo.

Art. 8.^o As Comissões dependerão do Ministério do Fomento Direcção Geral de Obras Públicas. O mesmo Ministério resolverá as dúvidas que possam ocorrer e tomará as disposições complementares que procedam para o cumprimento do presente decreto.

As despesas resultantes serão levadas ao cap.^o 13, art.^o 1.^o, conceito 1.^o bis, secção quarta do orçamento vigente.

Dado em La Ventosa em 20 de Outubro de 1923—Alfonso.—O Presidente do Directorio Militar, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

Como se vê, é de largo alcance este decreto. Só por uma medida desta ordem o governo poderá estar habilitado a ajuizar com precisão da situação das empresas, o que é indispensável para poder formular um plano de regulamentação assente em bases perfeitamente seguras.

E' o caso de, para se poder aplicar um remedio a um doente, ser preciso estudar bem o seu estado, aliás é facil agravar-lhe o mal em vez de o curar. E isto já sucedeu com os paliativos adoptados em Espanha com a crise dos caminhos de ferro.

Talvez desta feita se lhe encontre o remedio.



CAMINHOS DE FERRO AUSTRIACOS

O deficit dos caminhos de ferro austriacos durante os primeiros quatro meses d'este anno ascende a 640.000 milhões de corôas.

O Caminho de Ferro Pan-American

(Do "Brazil-Ferro-Carril")

10.116 milhas de extensão — 6.569 já construídas

— Um grande sonho de fraternidade continental que aos poucos se realiza

Frequentemente falla-se na imprensa brasileira no grandioso sonho de fraternidade continental que será a ligação ferro-viária do norte ao sul da America.

Podemos agora transmittir aos leitores algumas informações interessantes a respeito desse importante assumpto, de que se ocupou longamente o ultimo Congresso Pan-American, reunido em Santiago do Chile.

A construcção do transcontinental acha-se relativamente muito adiantada. Calcula-se que apenas ha a construir 40 % da extensão total, segundo recente declaração da União Pan-Americana, em Washington.

A distancia total por terra de Nova York a Buenos Aires é aproximadamente de 10,116 milhas, das quais 6.569 milhas já se acham construídas.

Ao contrario do que muitos possam imaginar, a colossal estrada não é um emprehendimento collectivo, mas um emprehendimento realizado pela união das diferentes redes nacionaes que, partindo de Nova York, cheguem á fronteira mexicana, atravessem as Repúblicas do Mexico, de Guatemala, do Salvador, de Honduras, de Nicaragua, de Costa Rica, do Panamá, da Colombia, do Equador, do Perú, da Bolivia, da Argentina com ramificações que, partindo da linha tronco, vão aos paizes que por esta não serão atravessados.

A maior parte desta obra gigantesca teve inicio no anno em que estalou a guerra europeia. A parte que vai de Nova York á fronteira da Guatemala, atravessando o Mexico, está já concluída e mede 3 869 milhas.

Na Guatemala está terminada a secção Norte, e a "International Railway" vai effectuar um contrato para a construcção da linha sul até Santanna (Salvador), com o que ficará completa a rede da Republica do Salvador.

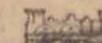
Em Nicaragua, trata-se de construir duas partes: de Chinandega á fronteira de Honduras e de Granada á fronteira de Costa Rica.

Em Costa Rica e no Panamá nada se tem feito ainda relativamente ao caminho de ferro pan-americano, embora, nestas duas Repúblicas, haja linhas que travessam, na primeira, de Porto-Simon a Puntarenas, e na segunda, de Cristobal a Panamá.

Na Colombia vai-se fazer um novo empréstimo para obras públicas, inclusivé as do pan-continental.

No Equador, deve ser construído o sector que vai de Tulcan á fronteira colombiana, e no Peru acaba de ser aprovado um programma referente á construcção da linha Atocha a Quiaca.

Eis ahi o estado geral dos trabalhos do monumental caminho de ferro que assegurará as mais intimas relações económicas e políticas em todo o continente americano.



MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Em Março do proximo anno deve ser posta à venda a edição portuguesa deste manual.



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 861)

Art. 102.º Para a admissão no quadro privativo dos engenheiros auxiliares dos Caminhos de Ferro do Estado, são exigidas as condições dos n.ºs 1.º a 5.º do artigo 79.º e a apresentação da carta de curso de engenheiro auxiliar por qualquer das escolas do país, da respectiva especialidade, constituindo igualmente motivo de preferência o exercício de cargos técnicos do Estado especialmente em serviços de caminhos de ferro.

§ único. Para os engenheiros auxiliares que tenham mais de dois anos de serviço de caminhos de ferro, é elevado para trinta e cinco anos o limite de idade marcado no n.º 5.º do artigo 79.º

Art. 103.º As promoções dentro dos quadros privativos dos engenheiros e engenheiros auxiliares serão feitas por escolha, tendo em atenção a antiguidade, os serviços prestados e a preparação e competência do proposto para o lugar a desempenhar.

Art. 104.º Excepcionalmente e quando não exista nos respetivos quadros nenhum engenheiro ou engenheiro auxiliar nas condições requeridas, poderá ser contratado qualquer engenheiro ou engenheiro auxiliar estranho aos quadros privativos para o desempenho dos lugares mencionados nos artigos 99.º e 100.º

Art. 105.º Poderão ser contratados para os lugares de chefes de secção do Serviço de Estudos e Construção, engenheiros ou engenheiros auxiliares, com prática de serviço de caminhos de ferro, quando as condições de serviço o exigirem, sendo dispensados logo que desapareça a necessidade dos seus serviços.

Art. 106.º O lugar de chefe do Serviço de Contabilidade e Tesouraria será preenchido por concurso de provas práticas entre comerciantes de comprovada competência diplomados com qualquer dos cursos do Instituto Superior de Comércio, sendo condição de preferência o Curso Superior de Comércio.

§ único. Quando o lugar não possa ser provido por esta forma, será por concurso a que serão admitidos os funcionários superiores que o requeiram.

Art. 107.º O lugar de chefe do Serviço de Estatística será preenchido sob proposta do administrador geral por indivíduo que seja diplomado com o curso de engenharia ou Superior de Comércio, ou por concurso entre os chefes de repartição e de secção.

Art. 108.º O lugar de chefe de Serviço de Saúde será preenchido por escolha entre os chefes de divisão, atendendo à antiguidade e às aptidões demonstradas.

Art. 109.º O lugar de chefe do Serviço de Fiscalização, Tráfego e Reclamações será preenchido por escolha ou por concurso entre os sub-chefes do movimento, os chefes de repartição e de secção e os inspectores de fiscalização e tráfego e de movimento.

Art. 110.º O lugar de chefe do Serviço do Contencioso será preenchido por escolha ou por antiguidade pelos consultores jurídicos da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 111.º O lugar de sub-chefe do serviço do movimento será preenchido por escolha ou por concurso entre os chefes de repartição, chefes de secção e inspectores do movimento, da fiscalização e tráfego e do pequeno material.

Art. 112.º Os lugares de chefes das divisões do Serviço de Saúde serão preenchidos pelo chefe de Secção Central do mesmo serviço.

Art. 113.º Os lugares de chefes da Repartição Central da Administração e das Repartições de Fiscalização, Tráfego, Reclamações, Receita e Despesas, serão preenchidos por concurso entre os chefes de secção e inspectores da Fiscalização e Tráfego e do Movimento.

Art. 114.º Os lugares de chefes de secção das Repartições Centrais e dos Serviços de Fiscalização e Tráfego, Estatística, Contabilidade e Tesouraria, Aprovisionamentos, Movimento, Via e Obras, Material, e Tracção e Caixa de Reformas, e Pensões, serão preenchidos por concursos especiais para cada serviço entre os inspectores e os empregados de escritório principais.

Art. 115.º Os lugares de chefes de Secção Médica Central e

da 1.ª Secção, serão preenchidos por concurso documental entre os chefes das Secções Médicas e adjuntos, tendo em atenção a antiguidade e os serviços prestados.

Art. 116.º Os lugares de médicos das secções serão preenchidos mediante proposta fundamentada do chefe do Serviço de Saúde.

§ 1.º A admissão de clínicos especialistas deverá recair em médicos que dentro da respectiva especialidade possam assegurar o maior número de benefícios ao pessoal e pessoas de sua família.

§ 2.º Em regulamento especial serão fixados o número, sede e áreas das secções médicas e bem assim o quadro das especialidades clínicas.

Art. 117.º Nos lugares de consultores jurídicos serão provisamente advogados de reconhecida competência.

Art. 118.º Os lugares de inspectores principais do Serviço do Movimento são preenchidos por escolha entre os inspectores do mesmo serviço.

Art. 119.º Os lugares de inspectores de Fiscalização e Tráfego, serão preenchidos por concurso entre os empregados de escritório principais e os chefes de estação principais e de 1.ª classe.

Art. 120.º Os lugares de inspectores do Movimento e inspectores do Pequeno Material, serão preenchidos por concurso entre os chefes de estação principais e de 1.ª classe.

Art. 121.º Os lugares de inspectores dos telegrafos serão preenchidos por concurso entre o pessoal dos serviços e oficinas telegráficas da respectiva Direcção, sendo motivo de preferência as habilitações técnicas especiais e os atestados de bom serviço nos Caminhos de Ferro do Estado ou na Administração dos Correios e Telégrafos.

§ único. Quando o concurso, a que se refere este artigo, não dê o resultado satisfatório, poderá a nomeação de inspector recair, sob proposta fundamentada do administrador geral, em indivíduo de comprovada competência que mostre possuir as habilitações técnicas necessárias para o desempenho do cargo.

Art. 122.º Os lugares de inspectores-chefes de material e tracção, serão preenchidos por escolha entre os inspectores de material e tracção, tendo em vista a sua antiguidade e a competência para o desempenho do cargo.

Art. 123.º Os lugares de inspectores de material e tracção são preenchidos por concurso entre os chefes de depósito.

Art. 123.º Os lugares de inspectores das oficinas serão preenchidos por escolha entre os pagadores do quadro dos caminhos de ferro, tendo em atenção a antiguidade e aptidões manifestadas.

Art. 126.º Os lugares de sub-chefe da Secção Eléctrica serão preenchidos por concurso entre os electricistas do quadro do serviço de material e tracção.

Art. 127.º Os lugares de pagadores serão preenchidos por concurso entre os empregados de escritório principais e de 1.ª classe, chefes de estação principais de 1.ª e 2.ª classe e bilheteiros principais, quando contem, pelo menos, três anos de serviço nas classes indicadas.

§ único. São motivos de preferência o maior número de habilitações literárias, os bons serviços prestados aos Caminhos de Ferro do Estado, a antiguidade e o bom comportamento anterior.

B - Pessoal graduado subalterno, menor e jornaleiro

Pessoal de escritório

Art. 128.º Os lugares de empregados de escritório, principais serão preenchidos pelas de 1.ª classe alternadamente por concurso e antiguidade.

Art. 129.º Os lugares de empregados de escritório de 2.ª classe serão preenchidos:

50 por cento por sargentos do exército e da armada classificados para empregos públicos de segunda categoria.

25 por cento das vagas por concurso público.

§ 1.º Ao concurso público para preenchimento destes lugares podem ser admitidos:

1.º Todos os indivíduos que satisfazem às condições do artigo 78.º e se mostrem habilitados com o quinto ano dos liceus, ou habilitações oficiais equivalentes;

2.º Os empregados dos caminhos de ferro do Estado de qualquer categoria, que satisfazem as condições do referido artigo;

3.º Os filhos dos empregados dos mesmos Caminhos de Ferro que se mostrem habilitados pelo menos com o terceiro ano do curso dos liceus ou habilitações oficiais equivalentes.

§ 2.º Serão motivos de preferência os bons serviços prestados nos Caminhos de Ferro do Estado e, em igualdade de provas práticas, os atestados de maior número de habilitações literárias e o conhecimento prático de línguas estrangeiras, e de contabilidade e escrituração comercial.

Art. 131.º Os lugares de dactilografas serão preenchidos:

1.º Os de 1.ª classe pelas de 2.ª classe;

2.º Os de 2.ª classe por concurso público.

§ único. Ao concurso público para preenchimento destes lugares, podem ser admitidas:

1.º As senhoras que satisfaçam às condições do artigo 79.º na parte que lhes fôr aplicável e que se mostrem habilitadas com o terceiro ano dos liceus ou habilitações oficiais equivalentes;

2.º As filhas de empregados dos Caminhos de Ferro do Estado que satisfaçam às condições do citado artigo na parte que lhes fôr aplicável e tenham pelo menos exame de instrução primária do 2.º grau.

Art. 132.º Os lugares de praticantes de escritório serão preenchidos por concurso entre os filhos de empregados que o requerem e que satisfaçam às condições do artigo 79.º, tendo preferência os filhos orfãos e devendo ter-se em atenção os bons serviços prestados pelos pais dos candidatos.

Art. 133.º Os lugares de desenhistas serão preenchidos:

1.º Os de desenhador chefe por concurso entre os de 1.ª classe;

2.º Os de 1.ª, alternadamente, por concurso e antiguidade, pelos de 2.ª classe;

3.º Os de 2.ª classe por concurso pelos aprendizes de desenhistas e pelos agentes dos Serviços de Estudos e Construção, Via e obras e Material de Tracção, que satisfaçam às condições do art. 79.º

§ 1.º São condições de preferência os certificados dos cursos de escolas profissionais e os melhores serviços prestados aos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 2.º Quando os lugares de desenhistas não possam ser preenchidos nos termos deste artigo, poderão ser contratados para o seu provimento desenhistas dos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações, ou aberto concurso público para o preenchimento das vagas existentes.

Art. 134.º Os lugares de apontadores serão preenchidos por escolha entre os agentes do Serviço onde existirem as vagas, que satisfaçam às condições do art. 79.º, tenham prestado bons serviços à Administração e reúnam as necessárias aptidões para o desempenho do cargo.

Art. 135.º Os lugares de fiel cobrador serão preenchidos, sob proposta do tesoureiro, por funcionários que satisfaçam às necessárias condições de aptidão e confiança.

(Continua)

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público, a que se procedeu em 15 do corrente mês, na Administração Geral de Estradas e Turismo, perante a Comissão para tal fim nomeada, por despacho de 10 do mesmo mês, para a administração do assentamento de uma linha férrea, por tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de 75 anos, para transporte de passageiros e mercadorias, ligando a vila de Cenizimbra, por um lado com a cidade de Setúbal, e por outro lado com a vila de Cacilhas, assente parte em leito próprio e parte no leito das estradas nacionais n.º 22 e 74 e ramal da estrada nacional n.º 22 por Vendas a Palmela, estradas distritais n.ºs 136 e 158, na extensão aproximada de 61.500 m conformando-se com o parecer n.º 37.199 do Conselho Superior de Obras Públicas, mandagem nos termos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, se adjudique a Charles Philibut, por si, e como procurador dos perdeiros de Victor Dauplinet, a construção e exploração do referido caminho de ferro, nos termos da sua proposta, e sujeitas a todas as condições que constam do programa do concurso e caderno de encargos, datados de 27 de Agosto último, e em harmonia com o projecto e pareceres do mesmo Conselho Superior e informação da Administração Geral das Estradas e Turismo, inferiormente aprovados, pela renda anual de 301\$60 por cada linha de estrada ocupada.

Paços do Governo da República — 31 de Outubro, de 1923.

O Ministro do Comércio e Comunicações — a João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que nos termos do disposto nos artigos 7.º e 8.º do decreto de 6 de Outubro de 1898, se proceda ao inquérito administrativo de utilidade pública por espaço de vinte dias, para inclusão da linha férrea de Aldeia Galega ao Rio das Euginas no plano da rede ferroviária do Sul do Tejo.

Paços do Governo da República, — 30 de Outubro de 1923.

O Ministro do Comércio e Comunicações, — João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Expresso Porto-Vigo

Começou há dias a circular o novo comboio expresso entre Porto e Vigo que é feito diariamente e com carruagens directas.

A partida de Porto, é ás 2 horas e cinco minutos para chegar a Vigo ás 8 horas e 50 minutos; de Vigo parte ás 7 horas e 30 minutos para chegar ao Porto ás 1 hora e vinte minutos.

Com este novo comboio são consideravelmente melhorados as relações entre Vigo e Porto e também com Lisboa, pois os novos expressos têm sequencia nos rápidos entre Porto e a capital.

A revisão dos passaportes, que é feita só uma vez, tem lugar em Tuy no sentido Porto-Vigo, e em Valença no sentido inverso.

Com a criação deste comboio cessou a cobrança da "sobretaxa de velocidade" nos comboios rápidos e expressos das linhas do Minho e Douro.

Carruagens de luxo nos comboios da C. P.

A partir de ontem o serviço de carruagens de luxo anunciado no 1.º aditamento ao cartaz-horário D. 161, foi assim modificado:

Nos comboios entre Lisboa e Porto a «carruagem cama» da Companhia Internacional dos Wagons Lits, que circulava nos comboios n.ºs 8 e 15, foi substituída por uma carruagem «sofas-camas»;

Nos comboios entre Lisboa e Guarda, n.ºs 121/161, e 164/126, a carruagem «sofas-camas» foi substituída por uma carruagem «coupé-leito»;

Nos comboios da linha de Leste foi suprimida a carruagem «coupé-leito» que circulava entre Lisboa e Badajoz nos comboios 121 e 126.

Serviço de camionagem entre Louzã e Avô formando por Gois, Arganil Coja e Vila Cova

A partir de ontem sobre todos os preços de tarifa de Camionagem da Empreza Automobilista da Beira L. da combinada com a C. P., e em vigor desde 1 de Julho do ano passado, incidem as seguintes sobretaxas.

110% nos transportes ao abrigo dos artigos 1.º e 2.º

180% nos transportes ao abrigo do artigo 3.º

110% nos transportes ao abrigo do artigo 4.º

Desde ontem também, deixou de ser feita a venda de bilhetes e o despacho de bagagens em condições especiais na estação de Coimbra para as Centraes de Avô, Gois, Arganil e Coja.

Os caminhos de ferro no Paraguai

O governo da república do Paraguai elaborou um projecto de construção de linhas ferreas que deve em breve ser aprovado no Congresso.

Segundo esse projecto será aberto um crédito de 365 milhões de pesos, sendo 25 milhões destinados à aquisição de material circulante, 7 milhões á exploração de terrenos, 1 milhão á exploração de novas linhas, 2 milhões á construção os novos portos a 3.800.000 á compra de embarcadoures e ferry-boats.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

(Continuação do n.º 861)

Comparação das receitas do tráfego e das despezas de exploração

Réde geral

Linhos concedidas	Receitas		Despesas		Diferenças em 1922	
	1921	1922	1921	1922	Nas receitas	Nas despezas
Réde não garantida.....	37:239.769\$45	55.914.395\$67	35.126.861\$57	41.804.927\$52	+ 18.674.626\$22	+ 6.678.665\$95
Réde garantida.....	5.582.004\$48	8.339.965\$81	7.759.392\$01	9.495.087\$56	+ 2.757.961\$37	+ 1.735.695\$55
Meridionais (Setil-Vendas Novas).....	1.157.843\$04	1.485.802\$72	1.124.820\$97	1.312.959\$15	+ 327.959\$68	+ 188.138\$18
Mondego (Coimbra-Louzã).....	188.980\$91	207.4266\$78	450.414\$96	547.404\$65	+ 108.445\$87	+ 96.989\$69
	44.168.597\$88	66.037.591\$2	44.461.489\$51	53.160.378\$88	+ 21.868.993\$14	8.698.889\$37
Em 1922.....		+ 21.868.993\$14		+ 8.698.889\$37		+ 13.170.103\$77

Houve tambem em 1922 uma melhoria de situação relativamente a 1921, pelo que respeita a perda de rendimento garantido nas linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Beira Baixa	Torres-Figueira Alfarellos
Receita ..	3.267.812\$95	5.072.152\$90
Despeza ..	4.054.763\$89	5.440.323\$07
Producto liquido ..	786.950\$94	368.170\$77
Garantia de juros (embolso ao Governo) ..	38.423\$69	244.850\$70
Total dos productos ..	825.374\$63	613.021\$47
Rendimento garantido ..	401.110\$32	252.187\$08
Diferença (insuficiencia) ..	1.226.484\$95	865.208\$55
Perda total (consequencia de Contractos) ..	2.091.693\$50	

No anno anterior a perda total (consequencia dos Contractos), foi de Esc. 3:231.300\$39.

A discriminação das receitas por passageiros e mercadorias, grande e pequena velocidade, está feita no quadro seguinte:

Designação	Réde própria	Seil a Vendas Novas	Arganil (Coimbra a Louzã)	Totaes	Diferenças em 1922 sobre 1921 (na Réde propria)
Passageiros ..	23.355.549\$40	203.526\$27	154.599:\$34	23.713.675\$01	+ 7.649.238\$95
Mercadorias { G. V. ..	8.319.390\$61	201.389\$82	27.827\$10	8.548.607\$53	+ 2.494.064\$99
P. V. ..	26.437.455\$69	1.052.085\$72	93.677\$63	27.583.219\$04	+ 9.072.919\$58
Receitas diversas do tráfego (assignaturas armazenações e despezas diversas) ..	6.141.965\$82	28.800\$91	21.322\$71	6.192.089\$44	+ 2.216.364\$07
Totaes ..	64.254.361\$52	1.485.802\$72	297.426\$78	66.037.591\$02	+ 21.432.587\$59

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa 13 de Novembro de 1923

Ao escrevermos este boletim ainda não temos novo ministerio. Falhou a tentativa do sr. Affonso Costa para a firmação de um governo de concentração partidaria, pela recusa dos nacionalistas a darem ministros. Falhou o esforço do sr. Catanho de Menezes para a constituição de um governo de democráticos e independentes. Parece que a empreza do sr. Catanho de Menezes failiu principalmente por falta de um ministro de finanças. E' por ahí que tudo ha de cair: governos e tentativas de organização de ministérios.

A crise financeira é cada vez mais grave. E' superior ás forças de todos os poucos homens que nos partidos se tem dedicado algum tanto aos assuntos desta natureza. O sr. Affonso Costa é indubitavelmente o mais habilitado dos democraticos para a gestas da fazenda publica. E' tambem certo, porém, que ele mesmo ia encontrar dificuldades contra os quais não teria resistencia bastante. O mal foi muito longe e ninguem o pode vencer numa governação influenciada pelos partidos, como sempre temos dito.

Parece que se farão tentativas para a formação de um ministerio presidido pelo sr. Duarte Leite ou pelo sr. João Chagas, tendo o sr. Affonso Costa na pasta das finanças. Se conseguirem isto, nem assim conseguirão dominar a crise nacional. A verdade é que a situação é muitissimo grave e que o sistema de vida dos partidos, do Estado e do paiz não torna possivel nenhuma solução eficaz, salvo por alguma governação de carácter mais extraordinario, que a nação julgue absolutamente indispensavel. Isso mesmo será excessivamente difícil e perigoso, embora seja realizável.

E' preciso dar um certo fundo nas despesas, economizando gastos colossais neste orçamento desequilibrado. Mas aquelles que tem hoje o goso das situações são decididamente contrarios a ideia de os ver perturbados ou suprimidos.

Para esses a solução do problema financeiro estaria somente no imposto. Mas logo que os ministros das finanças aparecem com propostas de aumento da carga fiscal, as forças economicas reunem-se para impedir a sua aprovação. O sr. Velhinho Corrêa acaba de apresentar uma proposta que, tinha certamente defeitos, mas que em todo o caso trazia de obter mais recursos pela tributação combinada com um certo programma de economias. O que sucedeu mais uma vez? Houve reunião concorrida na Associação Comercial de Lisboa para protestar contra uma tal tentativa. Declarou-se, altamente que eram já esmagadoras as contribuições e o contribuinte não podia com maior peso. Proclamou-se que o verdadeiro caminho está na diminuição das despesas publicas.

De maneira que, juntando as duas correntes, ambas fortíssimas, a resultante é a de que não ha solução nenhuma, senão a de se recorrer cada vez mais à circulação fiduciaria. Acontece isto com a circunstancia agravante de que as forças economicas não fazem reacção nenhuma enquanto senão fala em agravamentos tributários. Sómente se agitam quando a ameaça destes aparece, concordando até então praticamente com o processo de se manterem a desenvolverem as despesas pelas emissões progressivas de notas, buscando tirar dahi os maiores lucros possiveis sem se importarem com o amontoamento dos males e com as suas futuras consequências.

E' exactamente nisto que está uma das maiores desgraças do país. Certamente é preciso passar com a justa governação de reforma e de sacrificio por cima de todos estes elementos que de um modo ou de outro não querem aquilo que possa trazer a verdadeira salvação comum. Mas como se hade obter um governo capaz de fazer essa obra? E como ha de ser feita e sustentada esta no meio de tantas calamidades morais e materiais?

Acreditamos que venha tal governo e que ele possa lançar os fundamentos da reorganização nacional. Mas não temos ilusões a respeito das imensas dificuldades que ha para isso, apesar dos optimismos aparentes daqueles que no meio desta derrocada só pensam em ser ministros.

Para onde nos levam os acontecimentos? Não sabemos. Mas o que vemos bem claramente é que eles vão passando por cima das ilusões dos homens com agravamentos sucessivos das situações. O cambio, que melhorará consideravelmente, por exploração da vinda do sr. Affonso Costa, depressa piorou, como era inevitável. A carestia da vida galopa furiosamente, com velocidade muito inferior á da queda do escudo... Os males morais e materiais que fazem parte do sistema crescem com rapidez, dando

como resultante uma situação politica e social cada vez mais confusa e perigosa.

No fim, embora poi quissimos tenham uma noção exacta da gravidade das circunstancias, dos perigos em que estamos, todos sentem que se ha uma desordem extraordinaria para a qual pedem já muitos o remedio extremo de uma governação de carácter militar. Apesar de termos atravessado periodos de grandes agitações e confusões publicas nunca vimos uma atmosfera de opinião favoravel a uma dictadura pela força armada como esta que ahí temos hoje.

Mas supondo que este seja o caminho, ainda perguntamos: Onde estão os homens para dirigir superiormente uma tal governação? Achamos até muito duvidoso que os proprios autores de qualquer movimento podessem ter criterio e superioridade devistas para a escolha dos reformadores.

Q. J.



Companhia de "Great Western Railway"—

Esta importante companhia inglesa orçamentou em 250.000 libras a despesa a fazer com a ampliação de estações econstrucção de dupla via, outros importantes melhoramentos a fazer na sua rede.

Só a ampliação da estação de Oswestry importará em 61.000 libras.

O pessoal d'esta estação, que anda por cerca de 600 agentes, aproveitando o ensejo, pediu á Companhia para lhe reservar uma grande extensão de terreno para a edificação de casas proprias para sua habitação, com jardim, esperando que a companhia lhe preste todo o auxilio para a execução da sua ideia.

Caminho de ferro de Onate e S. Prudencio—

No fim do mez de Setembro foi inaugurado solenemente este caminho de ferro hespanhol. A linha que tem a extensão de 6 kilometros e 723 metros, da largura de um metro, parte de La Victoria e termina em Los Martires.

Caminhos de ferro brasileiros — O rendimento das linhas da E. F. Central do Brazil — durante o mez de Agosto ultimo, attingiu a somma de 10.408:326\$200, contra 9.089:160\$157 em igual mez do anno passado.

Houve, portanto, um augmento de 1.822:210\$043 em relação ao mesmo mez de 1922.

NA ARGENTINA

As companhias, dos Caminhos de Ferro Anglo-Argentina e Lacroze vão construir uma linha ferrea subterrânea, vindo a cidade de Avlameda ao centro de capital e a estação de Retiro, no mesmo tempo que as linhas da Companhia Lacroze serão ampliadas n'uma extensão de 25 kilometros.

Esta importante obra deve ficar prompta dentro de 18 meses contados da sua aprovação definitiva por parte do governo.

Com esta nova linha, cuja despesa está calculada em 80.000.000 de pesos, contam as referidas companhias dar melhor saída ao seu trafego que, tendo augmentado consideravelmente nos ultimos tempos, atraíava as estações.

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
SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital: 2.600.000 frs.

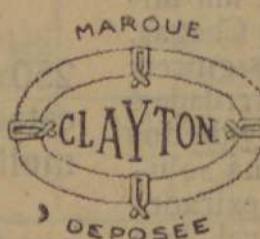
(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE CO LTD)

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

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

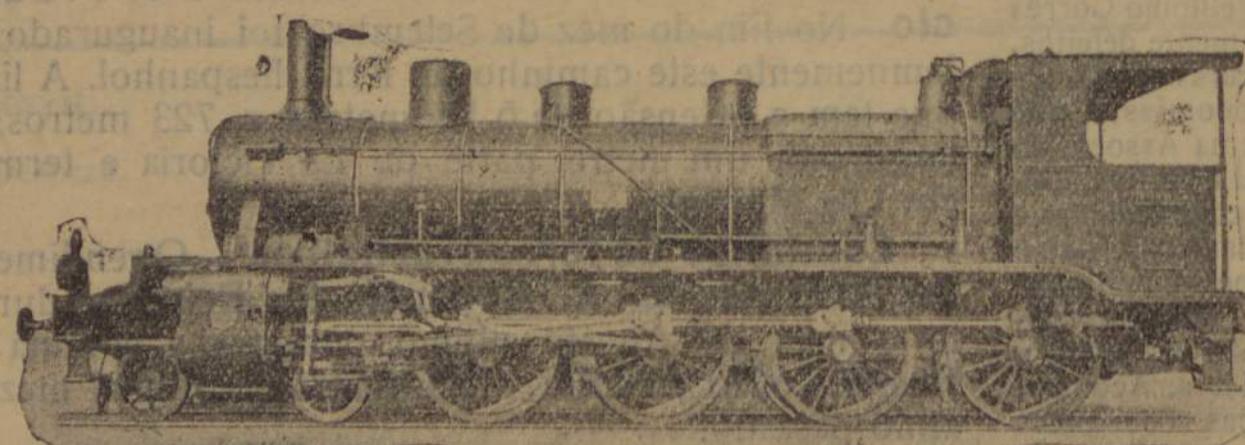
SIÈGE SOCIAL ET USINES:
 19, Rue de Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)
 TÉLÉPHONE N.^o 1, à ESSONNES
 ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN^IL-ESSONNES



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

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.^o

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



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

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BEBLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.^o

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede 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 tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecoste.

Fornecedores das grandes administrações e co...panhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os géneros. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegráfico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO
 Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.^o

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

Agente no Porto

'GUERREIRO GALLA

Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.^{DA}

Largo de S. Domingos, 11, 1.^o

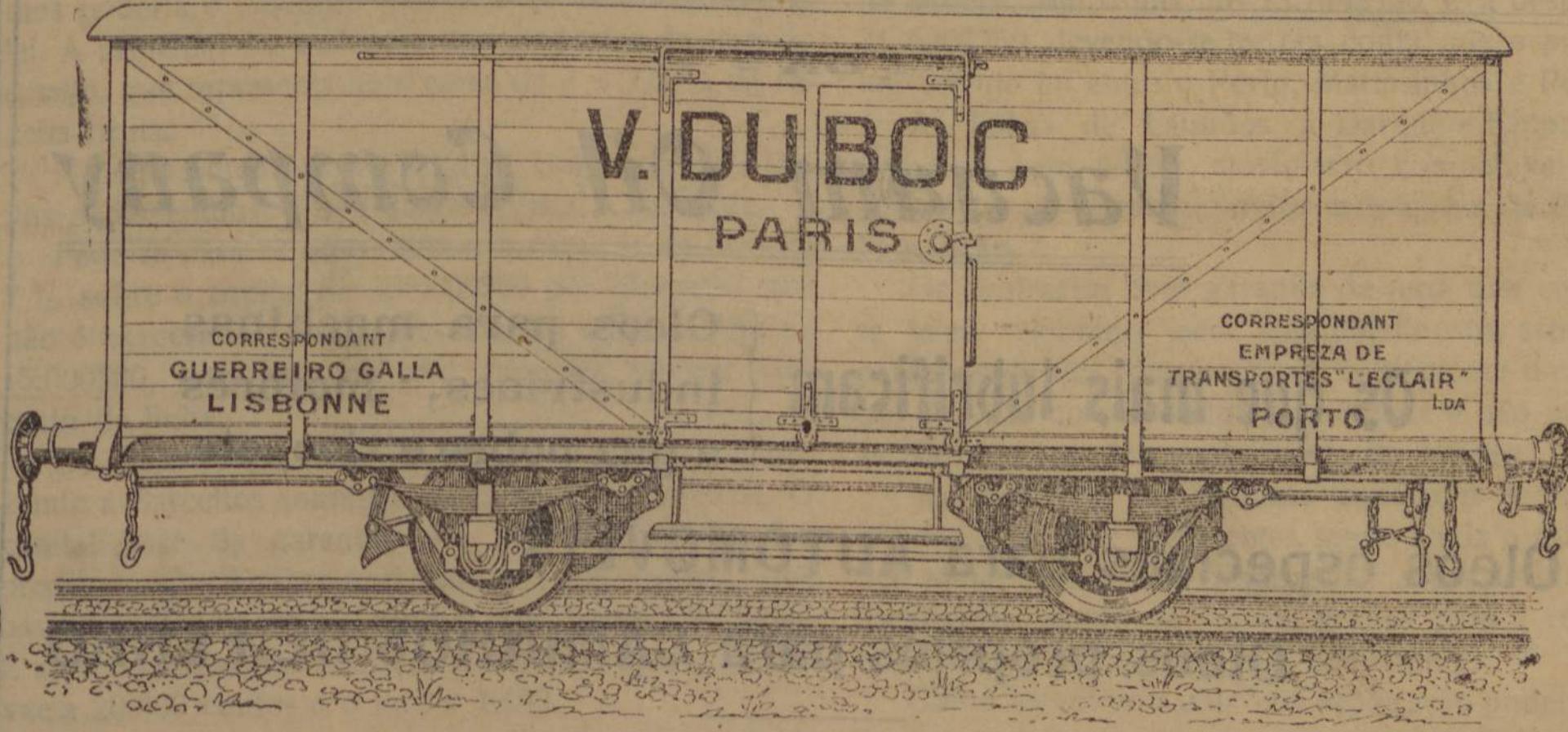
Rua da Fabrica, 5

Teleg.: «MARAIVA»

Teleg.: «SILREIS»

Unica Empreza de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermutaveis 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 convenientes. 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.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE	6586 ton.	PENINSULAR	2744 ton.
AFRICA	5515 "	LUABO	1435 "
PEDRO GOMES	5417 "	CHINDE	1070 "
BEIRA	4976 "	MANICA	1116 "
MOSSAMEDES	4977 "	IBO	83 "
PORTUGAL	3998 "	BOLAMA	98 "

AMBRIZ

Vapores só para carga:

358 ton.

EXTREMADURA	3771 ton.
DONDO	8978 "

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

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

LOURENÇO MARQUES	6355 ton.	PENICHE	3566 ton.
S. THIAGO	3763 "	FIGUEIRA	2668 "
CONGO	3071 "	COIMBRA	2516 "

GAYA

1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excellentes 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 Expedient, C. 1000 — Informações, C. 608 — Thesouraria e 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.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

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

Telegrams: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAÍS