

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 867

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. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção Manoel Andrade Gomes

Redactor, — Dr. Quirino de Jesus

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Heria Secca, 7

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Heria Secca, 7 - 1.º
Telephone: Central-27

Anexos deste numero

1.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias

SUMMÁRIO

A situação das companhias de Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Sousa	Pag. 25
O «dileito» verdadeiro e o esforço necessário, por Quirino de Jesus	27
Para a prática e utilmente aproximar Brasil e Portugal	29
Viagens e transportes	30
O movimento emigratorio em Portugal	30
Parte official	31

Locomotivas para as linhas hespanholas	Pag. 32
Na Suíça foi creado um organismo para solucionar conflictos entre as empresas ferro-viarias e o seu pessoal	32
O commercio externo do Canadá	32
A nossa rede de estradas	33
Linhas Portuguezas	34
O calçamento das ruas com borraça	35
Linhas estrangeiras	35
Publicações recebidas	36
Novo modelo para fabricar quebra-choques	36
Electrificação dos caminhos de ferro no Mexico	36
Parte financeira	37

A situação das companhias de Caminhos de Ferro

por J. FERNANDO DE SOUZA

Onde reinam o empirismo, a instabilidade e a incoherencia governativa, os problemas administrativos eternizam-se sem solução eficaz. Menos prezam-se os mais vitaes interesses, e o paiz, longe de progredir, não consegue debelar a multiforme crise em que se debate a sua economia.

E' a dos transportes ferroviarios uma das mais graves, fazendo-se repercutir em todas as manifestações da vida agricola. São os Caminhos de Ferro do Estado os que mais desorganizados se encontram, especialmente os do Sul e Sueste.

Ouvem-se todos os dias as queixas da lavoura alemtejana, que não logra obter transporte regular e oportuno para os seus generos. Os horarios não se cumprem. As minas são atrofiadas na sua exploração por falta de transportes. Permanece enorme quantidade de machinas sem reparação.

As companhias, pela sua parte, lutam com dificuldades crescentes, provindo na maior parte da situação cambial, e raras são as que logram satisfazer os encargos das suas obrigações. Todas teem diante de si um vasto programa de aquisição de material e de obras complementares absolutamente indispensaveis e urgentes, faltando-lhes os meios para o realizar. Da remuneração do capital-acções nem se fala. Ou não é possível, ou onde em rigor haveria meio de dar um modesto dividendo, a lei impede-o iniquamente.

Contava-se com o valioso subsidio de material alemão de reparações. Mercê das criminosas delon-

gas havidas, é quasi certo não o recebermos, salvo pequenissimas parcelas, a não nos impormos incomportavel onus financeiro, que o governo alemão alijou com a maior desenvoltura. Assim se perdeu o ensejo de melhorar sensivelmente as condições d'exploração da nossa rede.

Como tivemos em tempo ocasião de ponderar, os resultados da exploração da nossa rede de 3.269 kilometros em 1921 foram uma receita de 79.262 contos, insufficiente para as despesas d'exploração, que atingiram 87.665; houve pois um deficit de 8.403.

Se desdobrarmos estas cifras separando as linhas de companhias das do Estado, chegamos aos seguintes resultados:

	Estado	Companhias
Extensão.....	1.314	1.955
Receita em contos.....	25.649	53.614
Despesa	34.732	52.932
Saldo.....	—	681
Deficit.....	9.083	—

Em 1922 a situação modificou-se.

Faltam-nos os dados estatísticos acerca dos C. F. E. Sabemos que as companhias tiveram 80.359 contos de receitas e 75.519 de despesa, havendo pois a receita liquida de 4.840 contos apenas para ocorrer aos encargos do capital.

Só a C. P. deveria pagar ás obrigações do 1.º grau 12.211 contos de juros e amortisação a que se deve-

riam juntar 137 da amortização ordinaria das do 2.º grau.

A B. A. poudes pagar o juro e amortização do 1.º grau e consagrar uma quantia modesta á amortização das do 2.º.

Guimarães, Pova. C. N. pagaram o *coupon* das obrigações e poderiam ter dado um pequeno dividendo ás suas acções, se lho consentissem, isto graças ás receitas fora do trafego juntas ao pequeno saldo das do trafego. O V. V. pagou um *coupon* do 1.º grau em francos com o juro de 175 contos garantido em escudos, que representa apenas uma parcela minima da anuidade em vista do cambio.

Em 1923 cresceram as receitas por efeito das novas sobretaxas, mas o agravamento dos cambios tornou improficua essa melhoria e determinou novos subsidios ao pessoal.

Pediram as companhias a elevação das sobretaxas a 700 %. Apenas se lhes concedeu a passagem a 600 % e com a clausula absurda e ilegal de ser exclusivamente para o pessoal o producto da nova sobretaxa de 100 %. Emquanto se alegava para essa limitação de sobretaxa pedida a necessidade de não contribuir com ela para o encarecimento da vida, concediam-se aos C. F. E. 700 % em vez de 600 % autorizada ás Companhias, elevava-se a 300 % o limite para a sobretaxa nos generos de primeira necessidade, que nas linhas das Companhias se mantinha em 200 %.

Como premio de consolação nomeava-se uma comissão para estudar o modo de melhorar a situação das Companhias sem recorrer a sobretaxas, que é como quem diz fazer omeletes sem ovos.

Vejamos o que se passa em França em frisante contraste de solicitude pelo credito das companhias.

Está em vigor a nova lei organica pela qual se constituiu o consorcio das seis grandes empresas Estado e Companhias, com um fundo comum.

Garantiram-se ás companhias, além das despesas d'exploração e do premio de exploração compartilhado pelo pessoal, o *coupon* das obrigações e determinado dividendo das acções, sendo os *deficits*, quando os haja, supridos pelo fundo comum, ao qual o Estado faz os adeantamentos precisos no caso de insuficiencia de disponibilidades. Nesse contracto comum está prevista a elevação de tarifas para não se abusar do recurso ao credito para extincção dos *deficits*.

O exercicio de 1922 fechou com os seguintes resultados, expressos em milhões de francos, nas cinco companhias francezas:

Receitas brutas	5.386
Despesas d'exploração	4.866
Encargos financeiros	1.117
Dividendos, garantidos	88
Premio d'exploração	70
	6.141
Deficit	755
Encargos especiais	29
	784

Esta insuficiencia de 784 milhões deve ser coberta por suprimientos do fundo comum. Para a compensar aumentar-se-ão as tarifas e emitir-se-ão obrigações.

Assegurando o pagamento de todos os encargos de capital, sem esquecer, os dividendos garantidos o Estado robusteceu o credito das companhias, pelo que as suas emissões para os grandes trabalhos da reconstituição e electrificação de um certo numero de linhas tiveram pleno exito.

Porque se não procede entre nós com semelhante criterio?

Porque se não cria um fundo comum, que faculte auxilios ás diferentes linhas conforme o aconselhar o interesse publico?

E porque se não augmentarão as tarifas o preciso para que as empresas possam atender os encargos mais instantes da sua exploração?

Um systema pode ser adoptado, que faria variar os preços de transporte paralelamente as vicissitudes do cambio por uma forma automatica.

Basta referir os preços—bases das tarifas a um certo cambio da libra, como por exemplo o de 15\$00; Assim o multiplicador das bases da tarifa no calculo das taxas seria 1. Por cada fracção de 15\$00 cresceria uma unidade. Assim com a libra 105\$00 o multiplicador seria 7, ao que corresponde a sobretaxa actual de 600 %, estatuida quando era essa proximamente a situação cambial.

Com a libra a 135\$00 o multiplicador seria 9, o que representa a sobretaxa de 800 %.

Baixava o cambio? Baixariam *ipso facto* as tarifas.

Estas variações poderiam ser mensaes. Tomar-se-ia a media do cambio official do mez anterior contado por exemplo de 21 a 20 para começar a vigorar durante o mez seguinte, indicando-se ás estações e ao publico o multiplicador applicavel.

Estatuido este regimen, os preços acompanham sensivelmente as variações cambiais sem necessidade de representações, consultas, despachos ministeriaes, avisos ao publico.

E' o regimen que está em vigor para os participes estrangeiros dos bilhetes e portes internacionaes, cobrados em escudos no que respeita a pesetas e francos, mas ao cambio fixado successivamente por periodos curtos.

Com esta providencia, completada pela supressão da redução de sobretaxas para certas mercadorias ou, pelo menos, pela sua unificação nas linhas do Estado e de companhias, e finalmente com a criação de um fundo comum, a situação de nossos caminhos de ferro tornar-se-á mais desafogada, conforme o interesse do paiz exige.

Para isso é preciso uma boa politica ferroviaria de vistas largas e de perseverante applicação.

Tel-a-emos?

⑤ “déficit” verdadeiro e o esforço necessario

por QUIRINO DE JESUS

Quaisquer que sejam as boas intenções do Governo, a verdade é que o seu espirito se acha muitissimo distante da posição que deveria tomar. Os calculos optimistas e os erros continuam a predominar, não podendo conduzir senão a resultados de natureza igual á dos anteriores, e ainda decerto mais funestos.

Na sessão de 15 de janeiro o sr. ministro das finanças apresentou o orçamento geral do Estado, para 1924-25, resumindo-se tudo no quadro seguinte:

Orçamento proposto para 1924-25

Receitas:

Ordinarias	739.414.104\$93
Extraordinarias	120.802.300\$00
	<u>860.216.404\$93</u>

Despesas:

Ordinarias	724.336.803\$73
Extraordinarias	468.903.446\$18
	<u>1.193.240.249\$91</u>

Deficit..... 333.023.844\$98

Merece alguma confiança este calculo feito para o futuro ano economico? A resposta deve ser dada em face dos que foram feitos nos anteriores, indo nós reproduzi-los para esse fim.

Orçamento proposto para 1921-22

Receitas:

Ordinarias	165.877.527\$39
Extraordinarias	48.538.476\$71
	<u>214.411.004\$10</u>

Despesas:

Ordinarias	266.494.096\$73
Extraordinarias	213.254.280\$84
	<u>479.748.377\$57</u>

Deficit..... 265.337.373\$47

Orçamento proposto para 1922-23

Receitas:

Ordinarias	226.501.165\$12
Extraordinarias	35.051.300\$00
	<u>261.552.465\$12</u>

Despesas:

Ordinarias	353.420.634\$89
Extraordinarias	235.487.332\$12
	<u>588.907.967\$01</u>

Deficit..... 327.355.501\$89

Orçamento proposto para 1923-24

Receitas:

Ordinarias	540.524.713\$06
Extraordinarias	133.551.450\$00
	<u>674.076.163\$06</u>

Despesas:

Ordinarias	456.969.908\$27
Extraordinarias	360.445.964\$51
	<u>813.415.872\$78</u>

Deficit..... 139.339.709\$72

Tomando metade dos *deficits* calculados para 1921-22 e para 1923-24, ou sejam respectivamente 107.205 e 69.669 contos, e juntando aquele que foi computado para 1922-23, temos o *deficit* total suposto pelos governos para os dois *anos civis* de 1922 e 1923, sendo ele de 504 229 contos. Pois o *deficit* real excedeu o triplo, como vamos ver!

Verifica-se isto pelo exame do movimento da divida publica. Não tínhamos a nota da divida flutuante desde 31 de dezembro de 1921. O sr. Alvaro de Castro apresentou á Camara agora, com aproximação o estado dela em 31 de dezembro de 1923, embora só quanto á interna. Como nós conseguimos obter informações dignas de credito com respeito á externa, comquanto sujeitas ainda a pequenas rectificações, poderemos organizar um quadro geral, fazendo tambem uso de todos os outros elementos officiais existentes.

Divida publica total em 31 de dezembro de 1921

(valores em contos)

Consolidada antiga.....	316.123
Amortizavel interna	48.094
" externa.....	162.876
Especial.....	19.635
Banco de Portugal	639.003
Flutuante	475.806
	<u>1.661.537</u>

Divida publica total em 31 de dezembro de 1923

Consolidada antiga.....	315.172
Amortizavel interna	47.320
" externa.....	155.858
Especial	20.776
Banco de Portugal (aprox.)	1.250.000
Flutuante	867.108
Fundo ouro 6,5 % (1923) £ 34.000.....	15.300
Contas arrastadas e em liquidação e recurso ao credito londrino de £ 3000.000, aproximadamente	50.000

Total..... 2.721.543

Deste modo a dívida publica teria aumentado, no seu valor nominal, 1.059.997 contos nos dois ultimos anos civis. Mas deve ser considerado que ali se incluem as seguintes verbas, aproximadamente, em ouro:

	Contos
Fundo 6,5 % 1933.....	15.300
Aumento na divida flutuante externa cerca de	10.209
Credito londrino.....	2.250(?)
	<hr/>
	27.759

Esta verba, tornando-se um cambio de 2.200 %, eleva-se a 610.698 contos, moeda corrente. Abatendo ali os 27.759 que já nominalmente se encontram no aumento de 1.059.997 contos acima achado, ficam 582.939 contos. Juntando por fim esta cifra ao referido aumento, sobe este para 1.642.936 contos.

Teria sido, de facto, superior a 1.600.000 contos o deficit do tesouro de 1922 e 1923, deficit coberto com divida. E os governos o haviam calculado em 504.229 contos, ou em menos de um terço do verdadeiro!

Como o deficit é progressivo, nesta derrocada, podemos supor que elle foi talvez de 700.000 contos em 1922 e de 900.000 contos em 1923.

Está-se a ver bem claramente que são errados os calculos do actual governo como os dos anteriores. O deficit que está em perspectiva não pode ser, como se inculca, de 333.000 contos, em 1924-25, mas superior ao triplo.

Os esforços que se estão empregando no governo são, pois, contra um mal muito menor do que o verdadeiro. Não se está fazendo o ataque do problema financeiro nacional. Bastaria isto para se concluir que este continuaria a complicar-se e a crescer por tal caminho.

Ao mesmo tempo succede que esse mesmo ataque é dirigido com limitação de força a pontos restritissimos, quer no corte de despesas, quer no aumento das receitas. O governo deixa quasi intacto o campo das economias orçamentais e em grande parte se deve dizer o mesmo quanto ao das iniciativas de natureza fiscal. O governo deixa livre a acção dos factores positivos e negativos que determinam o desnivel do orçamento, a desvalorização monetaria, a decadencia do trabalho util e de produção, a baixa da população e da riqueza e a desordem politica e social.

A crise, para não haver mais illusões nem os ultimos desastres, ha de ser encarada no seu conjunto. Deve ser indubitavelmente cercada por todos os lados, sem mais demoras, com actos rigorosos de saneamento e reorganização.

E' indispensavel que, reduzido o numero dos ministerios para maior e mais harmonico esforço, haja diminuições reais de algumas centenas de milhares de contos nas despesas dos serviços actuais: já pela melhoria dos cambios, já pelos cortes orçamentais e pela reforma dos quadros, e da propria administração, já pela transferencia de uma parte do pessoal para empregos produtivos, dotados com receitas proprias; promovendo-se, ao mesmo tempo, a moderação dos gastos distritais, concelhios e particulares.

E' preciso aumentar, igualmente em centenas de milhares de contos, os rendimentos publicos, não só pela exigencia de sacrificios a todos os contribuintes em geral, mas pela tributação extraordinaria das fortunas e lucros de guerra, pela repressão da fraude fiscal e pela obtenção de maiores vantagens para o Estado nos monoplios existentes.

Urge reformar a tesouraria, os estabelecimentos de credito fundamentais, o regime dos bancos, das casas bancarias e das caixas, arrancando todos estes elemen-

tos aos vicios conducentes á ruína do Estado e do paiz, e pondo-os ao serviço da nossa restauração financeira, economico e social.

E' mister que, para cura sucessiva da inflação e dos seus piores efeitos, se façam desde já as possiveis operações de credito, reorganizações da divida interna e regimentos equitativos para as liquidações da circulação fiduciaria, das contas do Estado no Banco de Portugal e dos debitos particulares no periodo transitorio.

E' inevitavel pôr desde logo no centro de toda essa obra financeira e economica uma Caixa de Conversão, que fiscalize, dirija e melhore os cambios, estabilize e depois aumente o valor do escudo e vá preparando o regime futuro da moeda sã.

E' forçoso concluir em breve, com segurança, o apuramento das responsabilidades da Companhia dos Tabacos, e só depois de feita a competente justiça, realizar com a referida Companhia, se ainda faz caso disso, um novo acordo, que unicamente deve ir até a extinção do monoplio em 30 de abril de 1926, e cuja vantagem para o Estado nunca poderá ser apenas a de mais uns 30.000 contos, que está annunciada.

Cumpra igualmente liquidar todas as outras anomalias do periodo aberto pela guerra — Transportes Maritimos, bairros sociais, administrações autonomas inconvenientes de certos serviços, emprestimo de 400.000 libras esterlinas, responsabilidades da Moagem e de quaisquer organismos economicos para com a Fazenda Publica — fazendo-se as reivindicações morais e materiais a que o Estado tem direito.

Igualmente é de necessidade extrema dominar e regular as importações e consumos de objectos de luxo, defender poderosamente de especulação mercantil, da falsificação alimenticia e da repercussão fiscal as victimas da epoca, e a aplicar os maiores cuidados ao abastecimento publico e aos institutos de assistencia.

E' imprescindivel haver um grande e pronto esforço, com as modalidades proprias de cada caso, para a normalização das estradas, caminhos de ferro e portos, a utilização dos nossos combustiveis mineis, a criação da energia hidro-electrica, a execução das obras hidro-agricolas do Zezere e do Tejo, o aproveitamento das aguas locais e particulares na irrigação, o melhoramento dos processos culturais, a colonização interior em decisiva transformação agraria e demografica.

Seria impossivel, sem estes grandes trabalhos de reconstituição, desenvolver a nossa lavoura, industria e comercio, e o rendimento do trabalho, organizar eficazmente o exercito e armada, adquirir o material de guerra indispensavel, promover o equilibrio das profissões, estabelecer toda a protecção á criança, á mulher e ao invalido, entrar satisfatoriamente no campo das reformas sociais, dar o impulso devido e a forma conveniente á educação nacional e empregar uma actividade sufficiente nas colonias, principalmente em Angola e Moçambique, para onde se tem de olhar com idéas praticas de largo alcance. Não se poderia, em resumo, sair desta crise historica e resolver os problemas de que depende o nosso destino.

Lançar as bases de toda esta reconstrução é empreza que tem de ser entregue ao poder executivo para leva-la a cabo em curto periodo. Se o parlamento lhe recusasse a autorização geral para isso, já é facil ver para onde tudo iria com rapidez. Ou teriamos qualquer das revoluções de que se fala, com possiveis complicações, ou continuariam a crescer, cada vez mais as causas que nos arruinam e afundam e que tendem a provoca-las, acabando elas por ser mais violentas, mais graves, e mais perigosas em si mesmas e nas suas consequencias.

PARA MAIS PRÁTICA E UTILMENTE

APROXIMAR BRAZIL E PORTUGAL

Transporte de minério de ferro

O plano é um metal que sempre colheu em muitos anos, e recentemente começou a desmoronar-se.

Sob a epigraphe acima publicou a magnifica revista fluminense *Brazil-Ferro-Carril* um interessante artigo no qual se põe em evidencia a patriótica propaganda empreendida pelo nosso Consul Geral no Rio de Janeiro, Sr. Dr. Sampaio Garrido, em prol da aproximação das duas nações irmãs.

A' louvavel iniciativa do nosso illustre compatriota, que bem merece ser registada com os aplausos de quantos se interessam pelo desenvolvimento das relações entre as duas nações onde pulsa o sangue portuguez e se fala a bela lingua de Camões, deve corresponder, estamos certos d'isso, toda a colonia lutzitana que honradamente emprega a sua actividade nas terras de Santa Cruz, sendo tambem indispensavel que do lado de cá do Atlantico lhe seja prestado todo o concurso, quer official, quer particular, afim de que se possam ver coroados do melhor exito os esforços do nosso tão digno compatriota.

Dois factos de extrema importancia se produziram recentemente com extraordinaria felicidade que vieram concorrer poderosamente para um maior estreitamento dos laços de amis de que unem e unirão perduravelmente portuguezes e brasileiros, e que, diga-se de passagem, haviam arrefecido um pouco, graças a um tal ou qual desleixo da nossa parte na cultura dos interesses communs, sem o que não teria sido possível o surgimento da chamada campanha navalista. Esses dois factos, a travessia aerea do Atlantico empreendida e levada a cabo com uma sciencia e heroismo inigualaveis por Gago Coutinho e Saccadura Cabral, inauguraram uma nova era de amistoso entendimento entre os dois povos irmãos, cujos interesses andam intimamente ligados, e do desenvolvimento dos quaes muito ha a esperar para a prosperidade de ambos.

E' preciso não deixar arrefecer o entusiasmo com que a alma portugueza áquem e além Atlantico vibrou durante alguns mezes, possuida de um sentimento nobre no qual se traduziu visivelmente a energia e o orgulho da raça, graças ao feito sublime dos illustres aviadores.

O Dr. Sampaio Garrido é dos que comprehendem bem o momento historico, e o seu gesto não pode deixar de ser seguido e acompanhado com os disvelos que merecem os verdadeiros empreendimentos patrióticos.

Eis o artigo a que acima nos referimos:

O Dr. Sampaio Garrido, Consul Geral de Portugal no Rio de Janeiro, emprehendeu com intelligencia e tenacidade, uma das mais bellas e úteis campanhas de que temos noticia: a de tornar o porto de Lisboa um centro armanezador e distribuidor dos productos brasileiros na Europa, fazendo mais estreitas e extremamente fecundas para os dois paizes as relações commerciaes entre Portugal e Brazil.

Essa esplendida realização, inte essa ao proprio futuro da raça. E se é tão simples, pratica e proveitosa por que não chegara ella desde já?

Compenetrado da importancia excepcional do assumpto o

Dr. Sampaio Garrido estudou-o com carinho e sobre elle reuniu uma documentação formidavel. E a propaganda do illustre representante consular vem sendo desenvolvida através de conferencias verdadeiramente impressionantes, apoiadas em dados completos e projecções luminosas.

Lisboa é o vertice do triangulo commercial onde vão confluir as principais linhas de navegação que ligam entre si a Europa as duas Americas e a Africa, a capital portugueza é, pois, um centro geographico, um entreposto natural para a concentração dos cada vez mais numerosos productos brasileiros e da sua consequente irradiação para todos os paizes do sul e do centro do Velho Mundo.

A essas razões solidissimas, de ordem geographica, economica e commercial, a que nos tempos modernos nenhuma outra se sobrepõem, juntam-se ainda, entretanto, outras alevantadas razões de ordem historica e tradicional. Ha, assim, uma convergencia de motivos que não podem continuar a ser desprezados.

O Atlantico, como rematou recentemente o Dr. Sampaio Garrido uma das suas empolgantes dissertações, é, na verdade, — um mar da Raça! Não pôde, pois, deixar de ser a estrada comum sobre a qual as duas nações, Portugal e Brazil, devem proseguir em demanda dos seus grandes destinos em fraternal entendimento e auxiliando-se mutuamente.

O aparelhamento que hoje já tem o porto de Lisboa muito facilita a conclusão da obra tão necessaria de aproximação. Muitos, aliás e excellentes são os portos que se abrem nas costas portuguezas. Mas o de Lisboa já é uma das melhores bases maritimas da Europa. Tem um ancoradouro vasto, bem organizado, uma aparelhagem, enfim das mais efficientes. De mais de 9.000 metros é a extensão do caes acostavel, com profundidade que permite a atracação de quaesquer navios. Ha excellentes docas de abrigo, grandes armazens, caes apropriado para a movimentação de mercadorias colonias. Os novos armazens em ferro e cimento armado, as cabreas, os guindastes de grande força, constituem o que de mais moderno e util se conhece no genero. E para assegurar a eficiencia da navegação os diques a secco ou carreiras de reparação estão preparados para prestar todos os serviços que se tornarem necessarios. Ha bem pouco passou o «Lutetia», numa dessas carreiras, pelos concertos de que carecia. Ha officinas para attender a quesquer minucias technicas.

Todo o serviço tanto no caes quanto nas docas e armazens, é feito por vias-ferreas, passando por guindastes de portico inteiro, num systema perfeito e que se liga ao da Companhia de Caminhos de Ferro Portuguezes.

Mesmo quando tão poderosa aparelhagem não existisse, a solução do relevante problema commercial e politico da mais intensa aproximação dos dois paizes impunha o dever de creal-a. Mas se, felizmente, já existe e em pleno funcionamento, por que não aproveitá-la, quanto antes?

Antes da guerra Portugal comprava ao Brazil pouco mais de 60 contos de café. Em 1922 do Rio de Janeiro exportou-se para Portugal café no valor de 912 contos. E nos nove primeiros mezes do anno corrente essa exportação attinge já a 1.249.931\$000.

Antes da guerra, de assucar superior ao tipo 20 da escala hollandesa, Portugal apenas vinha buscar ao Brazil um valor superior a 3 contos. Em primeiro lugar a Ilha da Madeira, seguidamente os Açores, Allemanha, Inglaterra e Austria eram os seus fornecedores deste tipo de assucar.

De assucar não especificado elevavam-se as compras portuguezas a cerca de 3 mil contos. Eram a Allemanha e a Austria os paizes que mais vendiam.

Na Estatística, o Brazil antes da conflagração, figurava apenas com um valor de 24 contos. E pelo porto do Rio de Janeiro a Setembro, foram deste genero, exportados para Portugal, 1.287.626 kilos no valor de réis 1.866:326\$000.

E ha diversos outros exemplos dessa natureza.

O commercio de transitio com a Hespanha é importante e animador. Nos nove primeiros mezes deste anno, do Rio, para a atravessar Portugal e chegar á Hespanha, seguiram 271.255 kilos de mercadorias no valor de 272:760\$000.

Para Portugal, só pelo porto de Pernambuco, em 9 mezes de 1922, foram exportados para serem levados á Hespanha:

Mercadorias	Kilos	Valor
Algodão	540.327	1.009:000\$000
Café	332.220	468:000\$000
Assucar	11.668.594	5.740:189\$900

E, divulgando dados tão interessantes pondera o Sr. Sampaio Garrido:

• O incremento deste commercio de transitio com a Hespanha, levado em conta a grande corrente de emigração, os seus retornos para Portugal, o alto valor attingido pelas nossas compras ao Brazil é o possivel aproveitamento do regimen aduaneiro de zona franca do porto de Lisboa, é, a nosso ver, razão bastante para, mais uma vez, insistirmos nas vantagens de reencetar a carreira de navegação sobre a qual assentam, mais fortemente, as causas de declínio ou estagnação das nossas vendas a este paiz.

Em Portugal deve pensar-se na maneira de realizarmos o alargamento dos accórdos entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Companhia Madrid-Caceres-Portugal e aqui, numa propaganda patriótica não desprezando uma aurora de paz que nos offerece ensejos unicos e não deixando outros paizes levarem a cabo uma obra que podemos e devemos effectivar, façamos ver as condições excepcionaes do nosso primeiro porto, a sua inegualavel situação geographica que o torna, indubitavelmente, a porta da Europa, o cáes do Atlantico, o vertice do triangulo commercial do Continente europeu.

Lisboa é, para os paizes sul-americanos o seu principal porto postal, é o porto de escala de todas as linhas de navegação para os paizes do norte, é o verdadeiro cáes de desembarque de toda a America do Sul, quer pelas vias terrestres, sobre todos os portos do Velho Continente, através do seu Hinterland peninsular, quer pela sua situação geographica, mesmo em relação á região mediterranea.

Com a questão commercial coexiste a da emigração portugueza, cujas largas correntes tradicionalmente se encaminham para o Brazil. Essa emigração tem diminuido um pouco, ultimamente. Ora, isso não convém aos interesses superiores do Brazil e da raça. Paiz novo e em plena formação só com o elemento formador por excellencia — o portuguez — devemos contar para fixar os caracteristicos da nossa nacionalidade, tão firmemente esboçados. No transbordamento de individuos de outros povos que afluem ao Brazil esse elemento fixador — imprescindivel.

E' ainda necessario crear a navegação directa entre Portugal e Brazil. Precisamos, francamente, considerar com espirito pratico e vontade realizar obra util e duradoura o admiravel entrelaçamento de factores materiaes e moraes que unem os dois paizes. Se bases tão perfeitas existem, tratemos de sobre ellas construir!

O momento é dos mais opportunos e o Sr. Dr. Sampaio Garrido empenhou-se em campanha que não póde deixar de ser victoriosa.

Como se vê ao que ahi fica transcripto, o nosso Consul no Rio de Janeiro, nas suas conferencias de propaganda, não se limita simplesmente a explanações de mera ordem sentimental. No seu espirito architectou-se um vasto plano de medidas de pratica realisação das quaes algumas podem effectivar-se dentro de pouco tempo.

Os periodos que vão sublinhados, e que foram proferidos pelo Dr. Garrido, merecem ser lidos com toda a atenção por todos os portuguezes de cujas mãos dependa a possibilidade da realisação das medidas apontadas.

O problema da emigração; o aproveitamento da zona franca do porto de Lisboa; o estabelecimento de carreiras de navegação entre Portugal e Brazil; o accordo entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Sociedade de Madrid a Caceres e a Portugal para o desenvolvimento do trafego de mercadorias entre o Brazil e toda a peninsula Iberica, são entre os pontos abordados pelo nosso illustre compatriota, dos que mais urgentemente carecem de estudo para n'um futuro proximo se verem tornados realidade.

Ouvimos com frequencia: é preciso trabalhar-se muito. Vê-se que ha quem trabalha; o Dr. Garrido é um bom exemplo, e temos a certeza plena de que ha muito quem o siga e esteja prompto a dar a quota parte do seu esforço para o engrandecimento da patria.

Mãos á obra pois. Ponham-se os empatas de lado e siga-se, que não ha tempo a perder.



VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de minerio de titanio

O titanio é um metal que, embora conhecido ha muitos annos, só recentemente começou a desempenhar um papel importante nas industrias.

A sua primeira applicação foi aliado ao ferro, a que aliás se encontra ligado quasi sempre na natureza, para a fabricaço do ferro-titanio e do aço-titanio, ligas a que o titanio dá uma maior resistencia e ductilidade.

Nos paizes como a Inglaterra, a Belgica e a America onde a industria do ferro e do aço attingiu o maior desenvolvimento, tem já ha bastante tempo o titanio um bom aproveitamento. Mais recentemente a chimica industrial encontrou entre alguns dos seus derivados, applicações a outras industrias, sendo a mais importante para a fabricaço de tintas, onde o oxido e o cloreto, pela sua bela cor branca, foram concorrer com vantagem com os alvaiados.

No nosso paiz encontra-se bastante minerio de titanio que até agora não tem sido aproveitado. Na região da Beira Baixa, principalmente no Valle do Zezere, ha grande quantidade de minerio em que o ferro e o estanho andam reunidos ao titanio. D'esse minerio já se está ha tempos aproveitando o estanho como o mais rico dos tres metaes, tendo-se até aqui desprezado a parte que ficava depois de extrahido esse metal, que é um oxido mixto de ferro e titanio chamado ilmenite.

E' essa ilmenite, que tem o aspecto de uma areia negra, que em breve começará a ser exportada para Inglaterra para a fabricaço da tinta branca.

Foi por isso que, não existindo nas tarifas dos nossos caminhos de ferro preços de transporte que esse minerio pudesse suportar, as diversas empresas, com a aprovação do Governo, resolveram inclui-lo a partir de hoje na sua classificação geral de p. v. sob as rubricas: *Ilmenite, minerio de ferro titanado e minerio de titanio*, correspondendo-lhes os preços da 3.ª classe da tarifa geral, e os da tabela 15 da tarifa especial n.º 1 para transportes por vagões completos da carga minima de 10 toneladas ou pagando como tal.

Os preços da referida tabela 15 são de molde a favorecer a sua exportação que, é de esperar, deve em pouco tempo adquirir bom incremento.

Apeadeiro de Maçainhas

Consta-nos que a Companhia Portugueza, tendo em consideração os desejos manifestados pelos habitantes da freguezia de Maçainhas, do concelho de Belmonte, vae dentro em breve proceder á abertura de um apeadeiro para o serviço de embarque e desembarque de passageiros, entre as estações de Belmonte e Benespera, o qual terá o nome daquela povoação.



O movimento emigratorio em Portugal

Segundo os dados colligidos pelo Commissariado do Serviço de Emigração, de Portugal, o movimento de sahidas de nacionaes do paiz, em 1922, foi na totalidade, de 2.605 homens e 7.596 mulheres, sendo para o Brazil 1.203 homens e 6.281 mulheres; Montevideo e Buenos Aires 641 homens e 136 mulheres, e para os Estados Unidos 1.239 homens e 336 mulheres.



PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 2)

Art. 291.º Considera-se tempo de repouso :

a) Para o pessoal das estações, para o pessoal de vigilância de via e de material e tracção, em regra, o intervalo entre dois períodos consecutivos de serviço quando igual ou superior a nove horas se os agentes residirem nas estações ou fora delas até 500 metros de distancia, ou igual ou superior a dez horas se residirem a mais de 500 metros.

Nas estações, porém, em que não passam mais de trez comboios em cada sentido, considera-se como de repouso um intervalo de sete horas para os agentes que habitem nas estações ou até 500 metros de distancia, e de oito para os que residirem além de metros ;

b) Para o pessoal de comboios (movimento e tracção :

1.º Os intervalos entre dois períodos de serviço ou de reserva, não considerados de repouso, quando iguais ou superiores a sete horas se o repouso é gozado fora da residencia dos agentes nos dormitorios, e a dez horas se é gozado na sua residencia ;

2.º Trez quartas partes do tempo de reserva quando é permitido ao agente fazer a reserva na sua residencia ou dormitorio e durante a reserva houver um período de dez horas seguidas sem serviço efectivo.

Art. 292.º Para o pessoal de oficinas a duração normal do trabalho é de oito horas por dia.

§ 1.º O tempo de trabalho nas oficinas será interrompido por um período de descanso para as refeições.

§ 2.º O tempo de serviço excedendo ao regulamentar será considerado como extraordinário.

§ 3.º Em cada semana haverá um dia de folga em que o pessoal poderá dispor livremente de si.

Art. 293.º Para o pessoal dos escritórios o trabalho normal é de seis horas por dia, podendo em casos de atraso de serviço ir até oito horas.

Art. 294.º Para o pessoal de construção e conservação de via, a duração normal do trabalho será de oito horas úteis contadas desde o começo do serviço no local dos trabalhos até a hora do fim do mesmo serviço.

§ 1.º O tempo de serviço poderá ser interrompido por um ou mais descansos conforme os horários estabelecidos para esses trabalhos.

§ 2.º O tempo de trabalho que exceder a 96 horas em cada duas semanas será considerado extraordinário.

§ 3.º Em cada período de duas semanas haverá um dia de folga em que estes agentes poderão dispor livremente de si.

Art. 295.º Para o pessoal do serviço fluvial são applicáveis as disposições que regulam a contagem da duração de tempo de trabalho para o pessoal do Serviço de Material e Tracção.

Art. 296.º Nas escalas para o serviço do pessoal deve atender-se às seguintes prescrições :

1.º O tempo normal de serviço é o que se acha estipulado no respectivo regulamento ou horário de trabalho ;

2.º O tempo de serviço pode ser interrompido por um ou dois descansos destinados à alimentação dos agentes quando isso seja aconselhado pelas necessidades do serviço ou comodidade dos agentes ;

3.º Em cada dia de trabalho haverá sempre um período de repouso ;

4.º No intervalo que decorrer entre dois repousos não deve o tempo de serviço exceder quinze horas.

Art. 297.º Em caso algum e sob nenhum pretexto poderão os agentes de serviço de estações, vigilância ou combois abandonar os serviços que lhe estão confiados, invocando qualquer infracção das prescrições do horário do trabalho. Das infracções de que entenderem dever reclamar darão conhecimento aos seus chefes, a fim de serem convenientemente apreciadas e removidas as causas que lhes tenham dado lugar.

Art. 298.º Todos os casos acidentais e de força maior estão

fora dos limites das regras estabelecidas sobre regulamentação de horários de trabalho, devendo todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, prestar-se a executar os serviços que nesses casos lhe fôr prescrito.

CAPITULO VIII

Aposentação do pessoal

Art. 299.º A aposentação de todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado continua a cargo da Caixa de Reformas e Pensões, nos termos do respectivo regulamento especial.

Art. 300.º A todos os funcionários contratados ou destacados, em qualquer situação de serviço, efectivo ou interino, que, nos termos do disposto no artigo 385.º desta organização optarem pelo quadro da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, é facultativa a sua inscrição como contribuinte da referida Caixa no prazo máximo de trinta dias, a contar da sua declaração, com dispensa das formalidades legais de admissão e com todos os direitos e regalias consignados no respectivo regulamento.

Art. 301.º Os serviços da Caixa de Reformas e Pensões constituem um ramo especial dos serviços do pessoal da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, ficando o seu estudo, preparação e expedição a cargo do Serviço de Contabilidade e Tesouraria.

CAPITULO XI

Quadros e vencimentos

Art. 302.º Os quadros do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado são os fixados nas tabelas anexas à presente organização.

Art. 303.º O empregado que substituir outro de categoria superior receberá o vencimento correspondente a essa categoria.

§ único. Os chefes titulares das estações e os agentes que com elles alternarem receberão as gratificações correspondentes ao grupo a que pertencer a estação onde servirem. Para este efeito as estações serão divididas em grupos, a cada um dos quais corresponderá uma determinada gratificação para os chefes titulares e outra para os agentes que com elles alternarem.

Art. 304.º Em instruções especiais serão fixados pelo administrador geral os abonos por ajudas de custo eventuais, subsídios de marcha e deslocação por serviços fora da residência official dos empregados, por percursos e economias, por cobranças em trânsito e os abonos para falhas.

§ 1.º Em circunstâncias excepcionais, cuja apreciação é da responsabilidade dos directores, poderá ser feito aos empregados o abono das despesas extraordinárias de transportes em substituição dos subsídios de marcha.

§ 2.º Aos pagadores será sempre abonada a despesa feita com o transporte em estrada ordinária.

Art. 305.º São concedidos os seguintes abonos de diuturnidade a todos os empregados efectivos dos Caminhos de Ferro do Estado :

- 10 por cento aos que contem mais de 5 anos de serviço.
- 20 por cento aos que contem mais de 10 anos de serviço.
- 30 por cento aos que contem mais de 15 anos de serviço.
- 40 por cento aos que contem mais de 20 anos de serviço.
- 50 por cento aos que contem mais de 25 anos de serviço.

§ 1.º Os empregados, cujo vencimento mensal fôr superior a 100\$00, sofrerão uma redução de 50 por cento nestas percentagens, não podendo, todavia, receber por abono de diuturnidade importancia inferior áquella que corresponderia ao vencimento de 100\$00.

§ 2.º Estas percentagens incidem unicamente sobre os vencimentos fixos dos empregados.

§ 3.º Na contagem do tempo de serviço para applicação do disposto neste artigo deve ter-se em atenção o determinado no artigo 94.º, deduzindo-se ainda os dias de ausência em comissão de serviço estranho aos Caminhos de Ferro e o tempo de prisão no cumprimento de sentença.

Art. 306.º Perdem o direito ao abono por diuturnidade :

1.º Os agentes abrangidos pela pena de suspensão, por tantos meses quantos os dias dessa suspensão e até o máximo de trinta e seis meses ;

2.º Os agentes abrangidos pela pena de baixa de classe, durante o período de trinta e seis meses.

§ único. Os agentes que durante um mês derem mais de três faltas não justificadas, perderão o abono de diuturnidade correspondente a esse mês.

Art. 307.º As ajudas de custo de vida, subvenções diferenciais ou melhorias complementares de vencimentos concedidas provisoriamente ao pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado são isentas de quaisquer descontos, exceptuadas as contribuições para a Caixa de Reformas e Pensões e serão sempre acrescidas das importâncias necessárias para cobrir os descontos do imposto de

rendimento ou outras imposições correspondentes. As importâncias destas melhorias de vencimentos serão revestidas semestralmente para todas as classes de empregados.

Art. 308. Todos os empregados transferidos têm direito ao abono de 20 por cento sobre os seus vencimentos no primeiro mês de transferência.

§ único. Este abono não é concedido quando as transferências sejam determinadas por motivo disciplinar ou a pedido do interessado, salvo quando motivadas pelo estado de saúde do empregado ou pessoa de família a seu cargo e com ele coabitando, certificado pelo Serviço de Saúde.

Art. 309. A acumulação de funções prevista na presente organização, pode dar direito ao abono duma gratificação que para cada caso será concedida pelo administrador geral sob proposta dos directores.

Art. 310. É mantido o disposto na portaria n.º 1463, de 23 de Julho de 1918, sobre o abono de uma subvenção mensal a todo o pessoal, igual à importância que o mesmo tenha de pagar por imposto de rendimento ou outro equivalente.

Art. 311. Os vencimentos efectivos de todos os empregados dos Caminhos de Ferro do Estado obter-se-ão multiplicando os vencimentos totais indicados no orçamento de 1914-1915 por factores variáveis, conforme as circunstâncias ocasionais e a situação financeira da Administração e fixados semestralmente pelo Conselho de Administração.

Até 31 de Dezembro do corrente ano os factores serão os seguintes:

Administrador Geral, Directores, Sub-directores, Chefes dos Serviços de Movimento, Material e Tracção e Via e obras e Secretário da Administração — 10 vezes o vencimento de 1914.

Chefes dos Serviços de Contabilidade e Tesouraria, Estatística, Fiscalização, Tráfego e Reclamações e Aprovisionamentos, Chefes de Divisão, Sub-chefes do Serviço, Chefes de Repartição, Inspectores-chefes e Chefes de Secções Técnicas — 11 vezes o vencimento de 1914.

Chefe do Serviço de Saúde, chefes de Divisão do Serviço de Saúde, inspectores principais, chefes de secção, arquivista geral, inspectores, pagadores, chefes do pessoal de trens e de revisores de bilhetes, chefe de oficina de aparelhos telegráficos, mestres de oficinas e mestres gerais, desenhadores chefes e de 1.ª classe, chefes de depósito, chefes de revisores de material, sub-chefe de secção dos Serviços Eléctricos, encarregado da Secção de Imprensa, maquinistas chefes e encarregados do Serviço Fluvial, de ferreiros, de carpinteiros e de brochantes — doze vezes o vencimento de 1914.

Chefes de estação principais, sub-chefes de pessoal de trens e de revisores, sub-chefes de depósito, revisores de pontes, contramestres das oficinas, empregados de escritório principais, chefe de Secção Central do Serviço de Saúde, chefes de estação de 1.ª classe, desenhadores de 2.ª classe, encarregados da oficina de Conservação do Material, compositor e impressor, chefes-bilheteiros principais, maquinistas de creosotagem, maquinistas de 1.ª classe — treze vezes o vencimento de 1914.

Engenheiros praticantes, chefes da 1.ª Secção Médica, fiel cobrador, fiel de aprovisionamento, chefes de estação de 2.ª classe, bilheteiros de 1.ª classe, artífices principais e de 1.ª classe, maquinistas de 1.ª classe da Central Eléctrica, mestres de vapores, condutores principais, maquinistas de 2.ª classe, revisores de material de 1.ª classe, encarregados do depósito de revisão do material, maquinistas de rebocadores, empregados de escritório de 1.ª classe — catorze vezes o vencimento de 1914.

Locomotivas para as linhas hespanholas

A Companhia do Norte de Hespanha recebeu recentemente do estrangeiro trez locomotivas electricas destinadas á linhas das Asturias.

Estas locomotivas são montadas em bogies de tres eixos cada um e são munidas de seis motores da força de 250 cavalos, o que dá um total de 1.500 cavalos.

Cada machina pesa 90 toneladas e alcança velocidades de 35 a 55 kilometros á hora, conforme as rampas, e são providos de freios denominados "Regeneradores" que evitam o uso de calços nas rodas.

—A Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal encomendou á Sociedade "La Maquinista Terrestre e Maritima", de Barcelona seis locomotivas-tenderes, para a aquisição das quaes o Estado lhe adiantou a quantia de 1.257.889, pesetas.

Na Suissa foi creado um organismo para solucionar conflictos entre as empresas ferro viarias e o seu pessoal

A proposito dos tribunales de Trabalho Ferro-viario recentemente creados pelo Directorio hespanhol, e aos quaes nos referimos no nosso ultimo numero, achamos interessante pôr o leitor ao corrente do que com idênticos fins se acha estabelecido ha um anno na Suissa.

Pelo grande Conselho do Cantão de Fribourg foi promulgada em Fevereiro de 1923 uma lei creando um organismo especial destinado a resolver os conflictos colectivos entre a administração dos Caminhos de Ferro do Estado ou Companhias concessionarias de linhas ferreas, e o respectivo pessoal.

Essa lei prescreve o seguinte:

1.º Os conflictos colectivos entre a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado ou de qualquer empresa concessionaria, poderão ser submetidos, a pedido de qualquer das partes interessadas, a uma repartição especial de conciliação. A petição deve ser dirigida ao Conselho de Estado.

2.º A repartição a que se refere o artigo anterior compor-se-ha:

a) De tres membros do Conselho de Estado designados pelo mesmo em cada caso.

Por excepção, estes membros podem ser escolhidos fóra do Conselho de Estado.

b) De um ou dois membros designados pela administração ou Empresa concessionaria, e outros tantos nomeados pelo pessoal.

O numero destes delegados e, eventualmente, o modo de os nomear será indicado pelo Conselho de Estado na ocasião de cada conflicto.

A repartição diligenciará conciliar as partes, fixará livremente o procedimento a seguir, e dará informação ao Conselho de Estado do resultado da sua intervenção. O Conselho de Estado adoptará as medidas conducentes a pôr termo ao conflicto, segundo as circumstancias em cada caso.

Todo o agente pertencente aos Caminhos de Ferro do Estado que se declare em greve, ficará sujeito á pena de suspensão de exercício e vencimento ou á de demissão.

Este castigo será imposto pelo Conselho de Estado.

A greve do pessoal dos serviços publicos e de Empresas concessionarias será punida com uma multa até á quantia de 500 francos ou a prisão correccional.

O incitamento á greve estará sujeito a igual penalidade.

A imposição das penas compete ao Conselho de Estado.

O Comercio externo do Canadá

Segundo as estatisticas recentemente publicadas pelo governo de Otawa, a exportação de mercadorias do Canadá, no periodo de Janeiro a Outubro do anno findo rendeu 994.436 dollars, e a importação 912.459 dollars.

Houve em relação a igual periodo do anno anterior um augmento de 178.906 dollars na exportação e 172.197 na importação.

A NOSSA REDE D'ESTRADAS

Uma proposta de valor

Tão intensa conexão tem a economia da nossa rede ferro-viária com o estado da viação ordinária que não podemos deixar passar sem a devida referencia uma proposta apresentada pelo Snr. Dr. Antonio da Fonseca, ilustre ministro do Commercio, para prover de remedio o miseravel estado da rede d'estradas.

Demais ha nessa proposta uma disposição relativa a caminhos de ferro que importa analysar. Reproduzimos pois a proposta que encerra valiosas disposições e constitue uma inteligente iniciativa para a eficaz reparação e conclusão da rede d'estradas.

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º O produto das receitas cobradas em execução da lei n.º 1:238, de 28 de Novembro de 1921, e decreto n.º 9:131, de 20 de Setembro de 1923, com excepção das que nesses diplomas têm consignaço especial aos serviços do Turismo e demarcaço de estradas, até a importância anual de 30:000 contos, será considerado como receita geral do Estado, em compensação das verbas que serão inscritas no Orçamento de despesa do Ministério do Comércio e Comunicações, pela forma seguinte:

Administração Geral—Despesas diversas.	243.006\$50
Conservação e policia de estradas a cargo do Estado.	6.500.000\$00
Subsidio à Câmara Municipal de Lisboa, para conservação da nova área da cidade.	5.514\$00
Subsidio à Camara Municipal do Porto, para conservação da nova área da cidade.	1.389\$50
Reparação e construção de estradas a cargo do Estado e serviço de empréstimos.	22.500.000\$00
Subsídios para construção e reparação de estradas municipais devidamente classificadas.	750.000\$00

Art. 2.º Para o fim de intensificar o serviço de reparação e construção da rede das estradas fica o Governo autorizado a contrair, de preferença na Caixa Geral de Depósitos, e mediante a criação de títulos de dívida pública, se for necessário, um empréstimo da importância de 132.550 000\$00, levantada em prestações anuais, pela forma seguinte:

1.ª	8.000.000\$00
2.ª	9.000.000\$00
3.ª	9.750.000\$00
4.ª	11.000.000\$00
5.ª	12.000.000\$00
6.ª	13.500.000\$00
7.ª	14.700.000\$00
8.ª	16.400.000\$00
9.ª	18.200.000\$00
10.ª	20.000.000\$00

§ 1.º A verba de 22.500.000\$00 inscrita no artigo anterior desdobrar-se-á anualmente em duas, sendo uma igual à soma dos encargos, a pagar no ano económico, dos empréstimos a que se refere este artigo e a outra a diferença desta para a totalidade da verba.

§ 2.º Se o juro destes empréstimos for superior a 7 por cento ao ano, a verba de 22.500.000\$00, referida no artigo anterior, será acrescida da diferença entre a anuidade de cada empréstimo calculado a 7 por cento ao ano, em trinta semestralidades, e a que houver de ser paga em harmonia com as condições do respectivo contrato.

Art. 3.º A importância de cada prestação de empréstimo, acrescida da parte da verba para reparação e construção que ficar livre depois de satisfeitos os encargos de juros e amortizações a que está adstrita, será aplicada anualmente pela forma seguinte:

Conclusão de laços de estradas por pequenas empreitadas e administração.	800.000\$00
Reparação de pequenos troços de estradas.	1.700.000\$00
Grandes trabalhos de construção.	5.000.000\$00
Grandes trabalhos de reparação.	23.000.000\$00

Art. 4.º As importâncias que constituem a dotação da Administração Geral das Estradas e Turismo serão entregues a esta em duodécimos.

Art. 5.º O Governo não poderá despende qualquer quantia de s verbas de 5.000 e 23.000 contos destinados a grandes trabalhos de construção e reparação, respectivamente, sem ter previamente regulamentado o decreto n.º 7.037, de 17 de Outubro de 1920, e dado integral execução ao disposto no § 2.º do artigo 10.º desta lei.

Art. 6.º São criados os seguintes impostos:

1.º De 3, 2,5 e 2 por cento sobre o preço das passagens em caminhos de ferro em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, respectivamente;

2.º De 2 por cento sobre o preço de transporte de mercadorias indicado na respectiva carta de porte;

3.º De \$20 por cada quilograma de gasolina;

4.º De \$10 por cada quilograma de óleos minerais médios;

5.º De 30\$ por cada aro de borracha maciça, com ou sem aro de ferro, para camiões e veículos semelhantes;

6.º De 250\$ por cada automovel, com excepção dos destinados a ambulancias e ao serviço de inémdos;

7.º De 2 por cento sobre os direitos de importação de peças separadas, não especificadas, de automovel, de caixas de automoveis completas ou em peças separadas e de tiras de borracha colada em tecidos para reparação de câmaras de ar e protectores de borracha;

8.º De 10\$ por cada câmara de ar;

9.º De 20\$ por cada protector de borracha, com ou sem tecidos, para rodas de veículos.

§ 1.º Do produto dos impostos mencionados nos n.ºs 1.º e 2.º 30 por cento serão destinados à reparação e construção de estradas de acesso a caminhos de ferro, attribuindo-se o restante ao alargamento e melhoramento de gares, cujas obras serão custeadas pelo Estado e pelas Companhias ou Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em partes iguais.

§ 2.º O Governo poderá, em cooperação com as entidades a que se refere o parágrafo anterior, aplicar os fundos para alargamento e melhoramento de gares ao serviço de empréstimos das quantias necessárias para os mesmos fins.

§ 3.º O produto dos impostos referidos nos n.ºs 3.º a 9.º, que serão cobrados pelas Alfândegas, destinarse-á a reforçar as verbas attribuidas a estradas de turismo que se reparem ou construam com pavimentos aperfeiçoados.

Art. 7.º É applicável à construção e reparação das estradas do Estado o artigo 17.º da lei de 6 de Junho de 1864, fixando-se em 10 quilómetros a distancia a que se refere o § 4.º do mesmo artigo.

Art. 8.º Fica o Governo autorizado a preencher as vagas existentes nos quadros do pessoal técnico de obras públicas e do pessoal auxiliar da Administração Geral das Estradas e Turismo, bem como a efectuar as promoções necessárias para completar estes seus quadros, nos termos da actual organização.

§ 1.º As vagas de apontadores de 2.ª classe e de serventes do serviço externo serão preenchidas por jornaleiros ao abrigo da lei n.º 50, de 15 de Julho de 1913, enquanto os houver.

Não havendo jornaleiros, os lugares de serventes serão preenchidos por funcionários adidos de igual ou semelhante categoria.

§ 2.º As vagas do pessoal do quadro privativo serão preenchidas por funcionários adidos de igual categoria.

§ 3.º Os serviços de contabilidade, cuja direcção, nos termos do artigo 10.º do decreto com força de lei n.º 7.037, de 17 de Outubro de 1920, pertencerá a um contabilista contratado, serão desempenhados por funcionários da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública.

Art. 9.º É aprovado provisoriamente o plano geral das estradas de 1.ª e 2.ª ordem do continente da República, organizado em harmonia com as disposições do artigo 1.º e seus parágrafos, e do artigo 8.º da lei de 22 de Fevereiro de 1913, o qual fica fazendo parte integrante desta lei.

§ 1.º Continuam a cargo do Estado as estradas que o estão actualmente mas que ficam fora do plano a que se refere este artigo.

§ 2.º O Governo mandará fazer urgentemente, por forma a estarem ultimadas dentro de dois anos, a revisão do plano aprovado por este artigo e a elaboração do plano de estradas municipais, nas condições e pela forma prescrita na legislação em vigor, tendo em especial atenção o disposto no § 5.º do artigo 1.º da lei de 22 de Fevereiro de 1913.

Art. 10.º Os grandes trabalhos de reparação serão realizados nos termos do artigo 24.º do decreto n.º 7.037, de 17 de Outubro de 1920, dividindo-se para esse efeito o país em tres zonas, co respondentes às três direcções referidas no artigo 11.º do mesmo decreto.

§ 1.º A Administração Geral das Estradas e Turismo organizará anualmente um plano de reparações a realizar em cada zona, submetendo esse plano á aprovação do conselho geral da mesma Administração.

§ 2.º A organização dos planos anuais de reparações e sua aprovação superior, a elaboração das condições técnicas, administrativas e financeiras das grandes empreitadas, os concursos e contratos que para os grandes trabalhos de reparação houverem de realizar-se, bem como os empréstimos a que se refere esta lei, deverão estar concluidos e realizados no dia 30 de Junho de cada ano.

Art. 11.º Aos grandes trabalhos de construção são applicáveis as disposições do artigo anterior, devendo no entanto dispensar-se a divisão por zonas das respectivas verbas disponíveis, sempre que elas possam ser absorvidas em cada ano por uma única estrada.

Art. 12.º Os subsídios para estradas municipais que o Governo concederá pela verba de 750 contos referida no artigo 1.º às câmaras que os solicitarem, serão de importância igual á que estas tiverem inscrito no seu orçamento para as respectivas obras com exclusão das expropriações, mas não poderão em caso algum exceder 10.000\$ anuais por cada lanço.

§ 1.º A entrega ás câmaras do subsídio autorizado far-se-há á medida que se forem realizando as obras, não podendo ser entregue de cada vez importância superior a 50 por cento do custo dos trabalhos realizados.

§ 2.º Na distribuição anual dos subsídios, terão preferência os lanços dotados no ano anterior. Depois de concluidos os lanços dotados, terão preferência em cada ano os lanços das câmaras que no ano anterior não tenham obtido nenhuma dotação.

Art. 13.º Nenhum proprietário de prédios rústicos poderá recusar-se, a dar gratuitamente ao Estado as águas disponíveis dos seus prédios e a pedra e as terras que lhe forem requisitadas para a conservação, reparação e construção de estradas, bem como a autorizar gratuitamente as servidões e occupaões temporárias que forem indispensáveis para os mesmos fins. O Estado, porém, indemnizará os proprietários pelos prejuizos que nos respectivos prédios tiver causado a extracção e transporte da pedra que fôr requisitada de qualquer pedreira e já estiver extraída.

§ único. O valor das indemnizações a que se refere este artigo será fixado por acôrdo entre o Estado e os proprietários, ou por árbitros, na falta de acôrdo.

Art. 14.º Nas expropriações por utilidade pública para a construção e reparação de estradas o recurso aos tribunais, nos termos da lei de 26 de Julho de 1912 e regulamento de 15 de Fevereiro de 1913, não suspende a execução dos trabalhos para que é feita a expropriação.

§ único. Na falta de acôrdo entre a entidade expropriante e o expropriado, o juiz da comarca, a requerimento daquela, mandará proceder immediatamente a uma vistoria á parcela a expropriar, nomeando dois peritos se o expropriado não quiser nomear nenhum.

Art. 15.º Nenhum pagamento devido por virtude de expropriação será feito sem que na importância definitivamente fixada, como preço dos terrenos expropriados para construção de estradas, seja descontada uma quantia correspondente ao maior valor que para o prédio restante, resulta da construção que se efectua.

§ 1.º Os proprietários dos prédios rústicos ou urbanos que não forem expropriados, mas que ficam confinantes com a estrada que se constrói, ficam sujeitos ao pagamento, por uma só vez ou em prestações, de uma quantia correspondente ao maior valor dado ao seu prédio pela construção da estrada.

§ 2.º O cálculo dos maiores valores, a que se refere este artigo e o parágrafo anterior, será feito em separado no mapa das expropriações dos projectos de estradas, devendo fixar-se definitivamente a sua importância por árbitros, na falta de acôrdo com o expropriado.

Art. 16.º É prohibida a construção de prédios urbanos a uma distância inferior a três metros, contados desde a aresta exterior da valeta das estradas nacionais de 1.ª e 2.ª ordem e seus ramais.

§ único. Dentro da área actual das povoações a construção a uma distância inferior á definida neste artigo carece de licença especial da Administração Geral das Estradas e Turismo.

Art. 17.º Fica o Governo autorizado a regulamentar as disposições desta lei e do decreto n.º 7.037, de 17 de Outubro de 1920, bem como a rever todos os regulamentos respeitantes á viação ordinária, podendo codificar num único diploma todas as disposições a ela respeitantes.

Art. 18.º Fica revogada a legislação em contrário.
Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, de
de 1924.



Martingança á Batalha — Foi inaugurado no dia 21 do mez findo o ramal de via reduzida de Martingança á Batalha, de propriedade da Empresa Mineira do Lena, que explora as minas de carvão do Lena e as de Porto de Mós.

A nova linha, além do serviço proprio das minas, foi aberta á exploração para o transporte publico de mercadorias entre as duas estações terminaes, devendo quando tenha efectuado o respectivo contracto com a Companhia Portuguesa, aceitar transportes em serviço combinado com esta Companhia.

A Empresa Mineira do Lena tenciona prolongar a sua linha até Porto de Mós para servir as minas daquela localidade e o trafego das povoações intermedias.

O dia da inauguração da nova linha foi de grande festa na vila da Batalha, tendo assistido á inauguração, além dos representantes da Empresa, entre elles o engenheiro Sr. Calaynho que dirigiu os trabalhos de construção da linha, pelo que foi muito felicitado, as auctoridades locais e representantes da imprensa.

A chegada, o comboio inaugural foi saudado pelo povo com entusiasticos vivas, salvas de morteiros e girandolas de foguetes, tendo a phylharmonica da Batalha executado varios trechos musicaes.

A Empresa deu um banquete a que assistiram muitos convidados, o qual decorreu no meio da maior animação.

Signalisação em via unica — A Companhia Portuguesa vae brevemente proceder á mudança da signalisação em via unica, passando os signaes do lado direito para o lado esquerdo da via em varios pontos kilometricos das linhas de Norte e de Oeste. Oportunamente efectuar-se-ha o mesmo trabalho nos restantes troços da via unica.

Linhas de Lamaroza a Thomar e de Louzã a Arganil — No dia 19 do mez findo reuniu a presidencia do Sr. Dr. Fernandes Costa, a Assembléa Geral extraordinaria da Companhia Portuguesa para deliberar sobre a escriptura a estabelecer com a Camara Municipal de Thomar para a celebração do contracto de construção e exploração da linha ferrea de Lamaroza a Thomar, e sobre o projecto de contracto com a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego para a construção e exploração do 1.º lanço da linha de Louzã a Arganil, entre Louzã e a margem esquerda do rio Ceira, junto á estrada districtal n.º 106 do concelho de Goes, a fim de poder auctorizar o Conselho de Administração a realizar os referidos contractos, os quaes depois de discutidos foram aprovados por unanimidade.

Por parte da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, assistiu á sessão o Sr. Rosa Matheus a quem foram dadas pelo administrador da Companhia, Sr. Vasconcellos Correia, as explicações sobre os contractos.

Os trabalhos de construção das duas novas linhas vão começar brevemente, os quaes serão fiscalizados pelo antigo engenheiro da Companhia, Sr. Antonio Vasconcellos Porto.

A noticia do breve inicio da construção destas linhas encheu de regosijo os habitantes da cidade de

Locomotivas para as linhas hespanholas

A Companhia do Norte de Hespanha recebeu recentemente do estrangeiro tres locomotivas electricas destinadas á linha das Asturias.

Estas locomotivas são montadas em *bogies* de tres eixos cada um e são munidas de seis motores da força de 250 cavalos, o que dá um total de 1.500 cavalos.

Cada machina pesa 90 toneladas e alcança velocidades de 35 a 55 kilometros á hora, conforme as rampas, e são providas de freios denominados "Regeneradores" que evitam o uso de calços nas rodas.

Thomar que ha muitos annos aspirava a ter uma estação de caminho de ferro, pois as que a serviam, Payalvo, Chão de Maçãs e Lamarozza, se encontram a grande distancia, sendo a mais proxima, a de Payalvo, a 7 kilometros da cidade.

Tambem as povoações servidas pela linha de Louzã a Arganil, que é a continuação da de Coimbra a Louzã, estão satisfeitas com a esperança de dentro em pouco se verem dotadas com a nova linha que ha de concorrer poderosamente para o seu desenvolvimento comercial, industrial e agricola.

Linha de Cascaes — A Sociedade "Estoril" que tem a seu cargo a exploração da linha de Cascaes está tratando de intensificar os trabalhos de electrificação da linha que calcula concluir ainda este anno.

Nos ultimos dias tem sido feita a distribuição dos postes pela linha, faltando apenas distribuir alguns de importancia secundaria que devem chegar em breve.

A electrificação da linha de Cascaes é um melhora-mento que escusado é encarecer, tal a sua vantagem sobre o systema de tracção a vapor, pelo que o publico anseia que se torne um facto o mais breve possível.

O calçetamento das ruas com borracha

A municipalidade da cidade americana de Bradford vae proceder á experiencia do calçetamento das suas ruas com parallelipipedos de borracha para o que será aproveitado o grande stock, já reunido, de capas velhas de pneumaticos de automoveis.

A borracha velha foi obtida a preço baixo, calculando-se que o calçetamento venha a sair á razão de uns nove dollars por metro quadrado nos 1.500 metros quadrados de rua destinados á experiencia. Para grandes areas o custo ainda deve sair mais reduzido, — uns tres dollars e meio, aproximadamente por metro quadrado.

Na cidade de Bradford o automobilismo desenvolveu-se por tal maneira que desapareceu toda a tracção animal, de forma que deixou de haver a necessidade de pavimentos asperos oferecendo grande atrito, aliás não seria de esperar grandes resultados do calçetamento da borracha endurecida que facilmente se pule e facilitaria a queda dos animaes.

O antigo calçetamento da cidade, onde a pedra não abunda como em Portugal, era feito com parallelipipedos de aglomerados de cortiça, vidros e detritos de ferro. Esta pavimentação prestava-se para a tracção animal, mas para os automoveis tinha o inconveniente de gastar bastante os pneumaticos.

A borracha trará alem da vantagem de economia nos pneumaticos, a eliminação do barulho com o transito dos vehiculos.

Em Londres tambem já se está procedendo a experiencias d'este systema de calçetamento de que se espera grandes vantagens.

Em Lisboa, onde o terreno é muito accidentado, não se nos afigura que o calçetamento de borracha colhe bom resultado, mesmo que se dêse a circumstancia de desaparecer a tracção animal, hypothese ainda a pôr de parte por muitos annos. De forma que, o problema do calçetamento das ruas das nossas cidades, em especial a de Lisboa, o que tanto tem preocupado e continua preocupando os nossos edis, não encontraria solução ainda na applicação da borracha, mesmo que dispuzessemos de pneus velhos em quantidade sufficiente para transformar em parallelipipedos.

Por enquanto temos que nos contentar com a pedra — granito, basalto ou calcareo — que não é mau. Assim se cuidasse com o devido carinho de conservar o pavimento das ruas em bom estado de conservação.



Caminhos de ferro brasileiros — O relatório da Estrada de Ferro de S. Luiz a Therezina, relativo ao anno de 1922 acusa uma receita de 775.297\$583 contra 428.278\$700 em 1921.

O trafego de mercadorias atingiu 22.481 toneladas, e o de passageiros 37.286.

— A linha de Atibaia—Piracaia em 1922 teve a receita de 162.916\$240, sendo a despesa de 183.034\$660, do que resultou um deficit de 20.118\$420.

— A linha da Central de Macahé, a cargo da "Leopoldina Railway" apresenta no seu relatório de exercicio de 1922 a despesa de 174.551\$841 e a receita de 103.279\$470.

O deficit de 71.372\$366 é principalmente devido a diferença de cambios e ao augmento de ordenados do pessoal.

Os caminhos de ferro suíços — A crise que depois da guerra por toda a parte se manifestou nos Caminhos de ferro, tem levado n'alguns paizes ao resgate pelos governos das linhas particulares; n'outros á alienação pelo Estado das suas linhas, como succedeu na Austria, entregando-as á exploração de empresas particulares, e n'outros ainda á fusão de varias empresas, como nos Estados Unidos em Inglaterra e ainda n'outros paizes.

Agora é a Suissa. As empresas particulares estão-se debatendo com graves dificuldades, e o governo na impossibilidade de as salvar pelo resgate, para as reunir ás linhas federaes que têm uma extensão de 5.700 kilometros, está estudando a forma de fusionar as 114 Companhias que existem, em doze grupos, dos quais seis de via larga e outros seis de via reduzida. Cada grupo terá a sua administração, sob a fiscalização do Estado.

O Metropolitano de Barcelona — Deve abrir brevemente á exploração o troço comprehendido entre a Praça de Catalunha e a de Lesseps. As secções entre a Praça da Catalunha e a rua de Luz Antunez, estão quasi concluidas, achando-se tambem já bastante adeantadas as obras entre a Praça de Lesseps e a rua de Ros de Olano.

Linha electrica Suisso-Italiana — No dia 25 de Novembro ultimo foi inaugurado o caminho de ferro electrico de Locarno (Suissa) a Bomodossola (Italia), tendo assistido ao acto as auctoridades das duas nações.

Esta linha é de via reduzida; tem 40 kilometros de extensão e o seu principal objectivo é ligar a linha do Simplão á do San Gothardo, incurtando o trajecto em umas quatro horas desde Genebra a Berne ao cantão do Tessino e lagos de Lugano e de Como.

Cargadero de Mazarredo — O caes de mercadorias da Companhia Madrilenha de Electricidade, situado na linha de Circulação de Madrid pertencente ao Norte de Espanha, passou a denominar-se "Mazarredo".

Carruagens-camas de 2.ª classe nas linhas Italianas — Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano celebraram um contracto com a Companhia Internal dos Wagons-Lits para o estabelecimento de um serviço de carruagens-camas de 2.ª classe n'alguns dos seus comboios. Esta medida que tinha já sido aprovada antes da guerra, só agora pode ser levada a effeito.

O novo serviço limitar-se-há por enquanto aos

comboios directos entre Roma e Milão, compostos unicamente de carruagens-camas, devendo mais tarde, se a experiencia fôr coroada de bom exito, tornar-se extensiva a outros comboios e outras linhas.

A Companhia dos Wagons-Lits destina para este serviço carruagens novas de 1.^a e 2.^a classe que diferem das antigas em terem armação e as caixas construidas de ferro em vez de madeira.

Nas carruagens de 1.^a classe, cada passageiro terá um compartimento separado, e nas de 2.^a haverá treze compartimentos de duas camas cada um, e em lugar de toucadores, serão providos de lavatorios.

Caminhos de Ferro Sul-Africanos — Pelos Caminhos de Ferro Sul-Africanos foram encomendadas á casa Beyer Peacock & C.^o, de Gorton, Manchester, 20 locomotivas, sendo 18 para via de um metro e duas para via mais reduzida.

Quasi todas estas locomotivas que são de tipo "Garratt", se destinam a comboios de passageiros.

Electrificação dos caminhos de ferro no Mexico

A International General Electric Company recebeu ordem do Mexican Railway Company, Ltd., da cidade do Mexico, para a electrificação de 30 milhas de via singela entre Orizaba e Esperanza, na linha principal entre a cidade do Mexico e Vera Cruz. O custo approximado do projecto de electrificação será de \$2.000.000 a \$2.500.000.

Esta é a primeira linha de caminho de ferro a vapor que se vai electrificar no Mexico e pertence á maior e mais antiga empresa ferroviaria naquella paiz.

Tanto o trafego de passageiros como o de mercadorias tem crescido a tal ponto, que as facilidades actuaes são inadequadas e a electrificação desta parte da linha tem por fim alliviar bastante a congestão.

Ha varias razões que contribuíram para a decisão de emprender esta electrificação. As grandes ladeiras, em alguns casos tão elevadas como 5 1/4 por cento, têm determinado o emprego de duas locomotivas para cada comboio de passageiros. Com equipamento electrico, contudo, será precisa só uma locomotiva.

O augmento de trafego é outra influencia predominante. Segundo indicações actuaes, a necessidade de lançar a via dupla foi adiada indefinidamente e a economia de exploração pelo uso da força electrica deve pagar todo o custo da electrificação dentro de 5 ou 6 annos.

O systema ha de ser explorado a 3.000 volts de corrente continua, devendo a força ser fornecida a esta voltagem pela Pueblo Tramway Light and Power Company, cujo estabelecimento hydro-electrico fica a 5 milhas de Orizaba.

A International General Electric Company fornecerá duas locomotivas de 150 toneladas, permutaveis para serviço de carga. Também tem de superintender a installação completa.

A electrificação desta parte da estrada de ferro do Mexico é o começo dos ramaes da linha principal que se lhe hão de seguir á proporção que seja necessario augmentar a capacidade da via singela ou o numero de locomotivas electricas.

A distancia pela via ferrea desde Vera Cruz até a cidade do Mexico é, approximadamente de 403 milhas. A via é lançada através de terras interessantes e em muitos lugares as elevações são extraordinariamente severas. Encontram-se ladeiras com elevações

tão grandes como 5 1/4 por cento, mas a elevação regular no treço que se vai electrificar, é de 4.7 por cento. De Vera Cruz, na costa do mar, ha uma subida constante e a estrada chega a uma altitude maxima de 7.500 a 9.000 pés.

Publicações recebidas

A Grande Novela — 3.^o n.^o *Prevenção Rigorosa*, por Feliciano Santos — Acabamos de receber o 3.^o n.^o desta interessante publicação quinzenal, de que é editor e proprietario o nosso querido amigo Carlos d'Ornellas.

Dum estilo leve e bem cuidado, leitura sã e sem as escabrosidades que caracterizam a literatura outras publicações congeneres, torna-se, porisso, recomendavel a todos que queiram entreter agradavelmente os momentos livres do dia.

Aspecto grafico magnifico. A redacção e administração é na Rua da Horta Seca, 7-1.^o — Lisboa.

Nação Portuguesa — N.^o II — E' uma brilhante afirmação o numero que temos presente desta importante revista.

Dedicado ao Brazil, recheiado de ensinamentos de correcção e critica historica, lêem-se dum folego as suas 74 paginas.

São já relevantes os serviços de investigação historica que esta magnifica revista tem prestado sob a intelligentissima direcção do Sr. Dr. Antonio Sardinha, nome já consagrado nos meios literarios portuguezes e estrangeiros.

E' o seguinte o sumario do presente n.^o

Saudação ao Brazil — Definindo intenções — Da historia da colonisação do Brazil referida ás missões religiosas — A lingua portuguesa no Brazil — Portugal Brasil e a diplomacia inglesa — A génese da colonisação do Brazil — Oliveira Lima (com retrato) — Das belas letras brasileiras — O futuro politico do Brazil — A retirada para o Brazil — A lição do Brazil (com gravura) — D. Luis da Cunha e o Brazil.

A sua redacção é no Largo Directorio, 8-3.^o — Lisboa.

Novo methodo para fabricar quebra-choques

Uma fabrica de Sheffield, Inglaterra, inventou um novo methodo pelo qual quebra-choques de aço forjado e sem soldadura podem ser produzidos rapida, economicamente, e em grande quantidade com um correspondente augmento de resistencia e diminuição de custo. A firma em questão é Turton, Platts & C.^o de Sheffield, a qual construiu uma nova fabrica estando, na occasião, presente, produzindo mil quebra-choques completos, bem como um a dois mil varões para os quebra-choques, por semana. Os quebra-choques completos pesam de 2 1/2 a 3 owt, cada um. Os varões são feitos a uma velocidade de 30 por hora desde que se tomam em mão as longas barras até ao seu acabamento, e este é tão perfeito que não se torna necessario o emprego de outras machinas. Esta velocidade é sobretudo notavel quando se compara com os antigos methodos em que a producção era de 8 a 10 por hora. Grandes quantidades de quebra-choques estão sendo fabricados por esta firma segundo o typo

usado na Índia e conforme o seu novo methodo, o qual está rapidamente ultrapassando o velho systema que consistia em os fabricar de tubos sobrepostos com bordas soldadas. Numa recente proposta para o fornecimento de 13.000 quebra-choques completos, esta firma conseguiu obter o contracto, apesar da concorrência da parte da Belgica e Allemanha. Tornou-se necessario, pois, fazer tres turmas de oito horas por dia e, embora a fabrica fosse construida ha um ou dois annos passados, planos estão já sendo discutidos para ampliar, afim de fazer face aos constantes e crescentes pedidos que são recebidos das companhias de caminhos de ferro neste paiz India, Africa do Sul e varias outras partes do mundo. Esta nova fabrica, todavia, não é mais do que uma ampliação ou augmento á primitiva fabrica desta firma em Savile Street e Funnival Road, onde são fabricadas molas em espiral e em rosca, pilões mancaes, juntas para trilhos e outros accessorios de caminhos de ferro.



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de Janeiro de 1924

Como noutro logar dizemos, o sr. ministro das finanças apresentou á Camara uma nota da divida flutuante, interna referida a 31 de Dezembro de 1923. Embora sujeita ainda a rectificações, convem reproduzi-la, pois era desconhecido o movimento da mesma divida desde ha dois annos:

Divida interna representada em bilhetes de Tesouro	606.596.000\$00
Resultante das operações da Agencia Financiar do Rio de Janeiro e representada por saques em circulação	30.000.000\$00
Empréstimo feito pela Misericordia de Lisboa em setembro de 1905	100.000\$00
Empréstimos caucionados feitos por Antonio Serrão Franco, desde Dezembro de 1907	120.000\$00
Canções de exactores (dinheiro entrado nos cofres)	633.453\$72
Conta corrente com o Banco de Portugal (convenção de 29 de Dezembro de 1922, saldo devedor)	44.534.203\$83
Conta corrente com o Banco de Portugal (credito agricola saldo devedor)	9.277.547\$07
Conta corrente com a Caixa Geral de Depósitos, saldo devedor	81.346.432\$71
Total	772.607.673\$33

A divida flutuante externa pode calcular-se em 94500 contos ouro, indo assim o total a cerca de 867 108 contos.

Em 31 de Dezembro de 1921 a divida flutuante era a seguinte:

	contos
Interno	391.515
Externo	84.291
Total	475.806

O seu aumento, pois, nos dois annos civis, teria sido de 391.302 contos, cerca de 10.209 dos quais em ouro. Já isto seria um grande sinal de marcha da nossa crise. Mas ainda resta fazer outras considerações.

O sr. ministro das finanças, como vimos, inclue na divida flutuante interna de 31 de Dezembro de 1923 as contas correntes com o Banco de Portugal pelo credito agricola e pela convenção de 29 de Dezembro de 1922 sobre fornecimento de dinheiro para a compra dos cambiais da exportação. Mas deveria ter incluído também os débitos ao mesmo Banco pela conta corrente gratuita do Tesouro, que estava já em 173.803 contos em 26 do mesmo mês, e pela lei 1501 que na mesma data se achava em 60.000 contos. A divida flutuante interna era, pois, superior a 1.100.910 contos em 31 de Dezembro de 1923. O seu aumento foi de mais de 625.00 contos em dois annos. A gravidade deste facto é extrema. Não offerece duvida que a situação nacional exige soluções de caracter extraordinário, que nos façam sair do abismo onde nos vamos afundando.

O Governo ao apresentar á Camara o orçamento dizia o seguinte:

Os decretos publicados desde 22 de Dezembro de 1923 a 8 de Janeiro de 1924 a que constituirá o objecto do relatório apresentado nesta Camara na sessão do mesmo dia 8, representam para o Tesouro uma economia de 17.718 contos, assim distribuídos:

Reduções que desde já se realizam:	
Pessoal	9271
Material	132
Total	9503
Reduções a realizar num futuro proximo:	
Pessoal	8.215
Total	17.718

Como se vê, a obra feita pelo governo é insignificante em face da grandesa do deficit do Tesouro, que ha de ser inferior a 900 000 contos, como noutra parte dizemos. Acrescenta, porem, o Governo logo a seguir:

Julga o Governo ser possivel alguns rendimentos excederem sensivelmente as avallações orçamentais, reduzindo-se, portanto, em concorrentes quantias, o deficit orçamental; e tão convencido se encontra de poder realizar uma proveitosa e energica administração que não hesita em afirmar que esse deficit seá (o der 333 000 contos calculado) será assim rectificado:

Redução de despesas	60.000
Aumento de receitas:	
Na contribuição e registo	25.000
Na contribuição predial	22.000
No imposto do selo	90.500
Em varias taxas e impostos	10.000
No rendimento do exclusivo dos tabacos, importancia não inferior á que resultara do projecto em discussão no Sena to	30.000
Soma	237.500
Deficit previsto	333.023
Deficit rectificado	95.553

E' singular esta maneira como o Governo chega á perspectiva de um deficit de 95.000 contos. Começo por supor-o de 333 000 contos, quando, repetimos, ha de ser superior, a 900 000 contos, como noutro artigo mostramos pelo marcha do proprio espirito orçamental logico. Depois, figura idealmente uns cortes de despesas de 77.000 contos que não sabemos como viriam e que nenhuma grande significação teriam contanto o verdadeiro deficit. E por fim imagina uma receita nova de 177.500 contos, que, pelo caminho em que vamos, havia de ser tão fativel como os aumentos que se tinham calculado em 1923, acrescentando que ainda eles não pesariam decisivamente na balança orçamental contra o enorme desequilibrio em que ela se encontra.

Embora sejam multiplas as causas da catastrophe cambial, é inutil pensarmos em estabilizar e melhorar a cotação da nossa moeda enquanto a situação orçamental for a que vim s tendo especialmente desde 1919 e contra a qual não ha ainda iniciativas suficientes. A derrocada continua sempre e ha de precipitar-se com velocidade ainda maior, se o esforço de restauração e de reforma não vier finalmente com a amplitude e a intensidade correspondente á grandesa dos nossos males tragicos.

Q. J.

SERVIÇO DA REPUBLICA

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção de Estudos e Construção — Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul

ANUNCIO

Pelo presente annuncio, se faz publico, que no dia 16 de Fevereiro de 1924, pelas 15 horas, na Sala da Direcção de Estudos e Construção, Rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder, sob a presidencia do respectivo Engenheiro Director, ao concurso publico para a arrematação da empreitada n.º 4 de execução de terraplenagens e construção de aqueductos, entre os perfis 191 e 238 do Lanco de Serpa-Brinches a Serpa, na linha do Gradiana.

Base de licitação	125.415\$80
Deposito provisorio	3.140\$00

Os depositos provisorios, deverão ser effectuados em qualquer das Tesourarias d'estes Caminhos de Ferro, do Minho e Douro e do Sul e Sueste, até ás 14 horas do dia anterior ao do concurso.

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretariado do Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul, com sede no edificio da Direcção acima citada e na sede da Secção de Construção na Vila de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 24 de Janeiro de 1924.

O Engenheiro-Chefe do Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul

(a) Carvalho

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital; 2.600.000 frs.

(ÉTABLISSEMENT TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})

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 Corbell, A ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE N.º 1, 2, 3 ESSONNES
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



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

Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º

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

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 tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.
Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparellhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

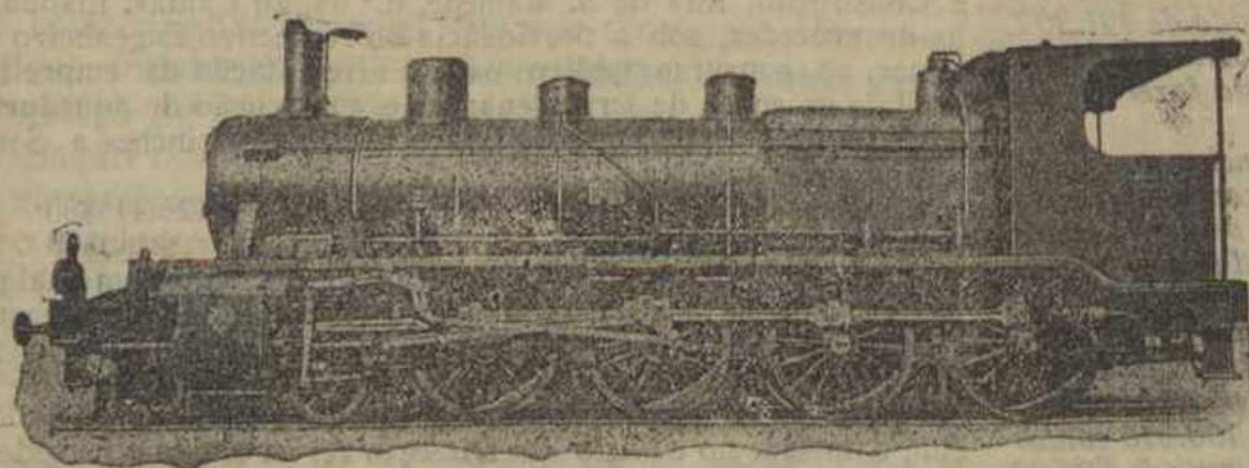
Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-RU-PONT

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

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º

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, 1904; 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 Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croix (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, 1.º

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Agentes das principaes Companhias de Navegação

Para os mais importantes portos do mundo

entra as quaes

CAES DO SODRE, 64

ELEGRAMAS — «PINTO» LISBOA

3 6 0 1-3 6 0 2

ELEFONES — C. 3 6 0 3-3 6 0 5

The Pacific Steam Navigation Company — Para Brazil e America do Sul
The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd — Carga e Passageiros para os portos de Africa
Cosulich Società Triestina di Navigazioni — Carga e Passageiros para os portos de Italia e Mediterraneo
John Hall & Co. Ltd. — Carreiras regulares entre Londres e Lisboa, portos do Algarve e Sul de Hespanha
Mac-Andrews & Co. Ltd. — Carreiras regulares entre Liverpool, Glasgow e portos de Hespanha
H. Hogarth & Sons — Carreiras regulares entre Lisboa & Glasgow

FORNECEDORES DE CARVAO E ANTHRACITE

Unicos Importadores para Portuga do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTES DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORASE ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Works — Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e decom-bustão interna. Acessorios e sobrecelentes. Toda e qualquer obra de fundição e officina metalurgica. Instalações de soldadura electrica para aço, *ferro fundido, cobre e suas ligas, aluminio*, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company — Rodados, aros, molas, etc., para locomotivas e vagon. Toda e qualquer obra de officina meta gica.

Stothert & Pitt Limited — Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descarga de carvão e minerios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos Rolda, nas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e liquidos viscosos.

J. Stone & Co. Ltd. — Bombas e grupos electro e turbo-bombas. Helices Stone de grande rendimento e duração. Portas estancas para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal anti-fricção para chumaceiras. Pregos e rebiques de toda a especie. Trompas de vapor ou ar comprimido para vapores e fabricas.

Sir William Arrol & Co. Ltd. — Pontes metalicas e sua montagem incluindo fundações e alvenarias. Portas e ba-teis para docas. Instalações completas de descarga de carvão Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e machinas de rebitar hydraulicas. Prensas hydraulicas. Guindastes e guinchos hydraulicos. Material e pessoal para trabalhos com caixões de ar comprimido

Yarrow & Co. (1922) Ltd. — Vapores de carga e passageiros. Caldeiras Yarrow de tubos de agua. Rebocadores e lanchas automoveis. Vapores de calado minimo para navegação fluvial.

Lobnitz & Co. Ltd. — Dragas de todos os typos, sucção, baldes, colher, etc. Excavadores para abertura de canaes Quebradores de rocha submarina, etc.

Falcot, Charpentier & Cie. — Basculas para viaturas, vagon, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de m-tadouros. Machinas para ensaios de materiaes

Th. & Wm. Smith, Ltd. — Cabos de aço para todas as applicações, pesca, guindastes, elevadores, minas, etc.

P. H. Muntz & Co. Ltd. — Chapas «Muntz», prego e feltro para forro de embarcações. Tubos de latão e cobre para caldeiras e condensadores.

AZEITES

AGENTES DIRECTOS DA AFAMADA CASA HIJOS DE YBARRA DE SEVILLA

Folha e Estanho para Conserxas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

SECÇÃO DE DESPACHO E DE TRANSITO PARA OS PRINCIPAES PORTOS DO MUNDO

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA
Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commereio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIRCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S
ENDEBECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL & EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue de Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

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

CONTINENTE—Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili.

PÓS DE KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENA
103. Rua dos Figueiros, 11
TEL-C. 1717 LISBOA

OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: José Barbosa

Representante em Lisboa: Carlos d'Ornellas

Rua da Horta Seca, n.º 7—Telephone C. 27

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Exibição dos 8 episodios da
Parisette

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

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

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida a portugueza cama, roupa, propinas a creação e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co — Rua dos Ingleses, 28, 1.º