

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.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 883

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

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Secca, 7

LISBOA, 1 de Outubro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Secca, 7 - 1.º
Telephone: Central-27

Anexos deste numero

Comp.ª Cam. Ferro Portuguezes — 2.º aditamento á classificação geral, p. v.

SUMMÁRIO

Conselho Vasconcelos Porto por J. Fernando de Souza Pag. 207
Viagens e Transportes » 209

O novo regime ferroviario hespanhol.	» 210
A reacção nacional das «forças vivas, por A. da Costa	» 211
Os caminhos de Ferro da «South Africa» por Andrade Gomes	» 212
Linhas Portuguezas e Linhas Estrangeiras	» 213
Os combustiveis em Portugal	» 214
Parte Financeira e Parte Official	» 216
União internacional de caminhos de ferro	» 217
Curso de cambios comparados	» 217

Conselheiro Vasconcelos Porto

por J. FERNANDO DE SOUZA

Mais uma vez aparece enlutada a *Gazeta*. Depois da perda do seu saudoso fundador e director, que tantos disvelos consagrou á sua obra, ufano de a haver creado e mantido com lustre, a despeito de mil dificuldades, vimos hoje tributar o preito saudoso da nossa estima e admiração á memória de um ilustre colaborador e amigo da *Gazeta*, figura de singular destaque no nosso meio social.

Cumprimos um dever de amizade e de gratidão, prestando a homenagem devida ao eminente engenheiro que no meio ferroviario affirmou brilhantemente as suas multipas aptidões e que não só honrou por vezes as paginas da *Gazeta* com a sua colaboração, como ainda aceitou a sucessão do grande mestre Xavier Cordeiro, na qualidade de seu engenheiro consultor. Durante sete anos prestou por essa forma valioso concurso a esta obra de propaganda da boa doutrina em matéria de caminhos de ferro. O exilio a que as circunstancias o forçaram levou-o a declinar a função que julgava incompativel com a sua ausencia do paiz Não deixou por isso de ser um amigo dedicado que benevolamente se interessava pela nossa acção.

Mais vastos horisontes que os da sua colaboração, mais dilatados ainda que os da sua obra como ferroviario e bem vastos são, ha que alargal-a ainda pois a essa obra tão benemerente de profissional, juntou Vas-

concelos Porto a sua acção como politico e homem de govêrno de singulares merecimentos.

Não cabe na extensão do prazo em que devemos escrever o bosquejo minucioso da biografia de Vasconcelos Porto.

Limitar-nos-hemos a alguns traços que procurem dar idéa do que foi essa nobre individualidade.

Nascido em 26 de Agosto de 1855 e descendente de uma ilustre familia do Minho, primorosamente educado por seus estremosos paes findou em 1877, aos 22 anos de idade o curso d'engenharia militar, no qual foi o primeiro classificado, após numerosos premios e distincções obtidos na Escola Polytechnica e do Exército. Nomeado alferes d'engenharia em 23 de Dezembro de 1877, foi promovido a tenente em 13 de Janeiro de 1880; a capitão, em 31 de outubro de 1884; a major, em 24 de agosto de 1898; a tenente-coronel, em 19 de setembro de 1902, e a coronel, em 7 de Novembro de 1907.

Ao cabo de algum tempo de serviço como engenheiro militar na obra de fortificação de Lisboa e do seu campo entrincheirado, Vasconcelos Porto dedicou-se de alma e coração aos trabalhos de construção de caminhos de ferro.

Na linha do Mondego, na da Beira Baixa, na linha urbana de Lisboa e respectivo tunel, na do Setil



a Vendas Novas, revelou brilhantemente vastidão de conhecimentos, senso prático, espirito organisador e a energia e tacto no mando.

A construcção da linha do Setil foi verdadeiramente modelar na rapidez e boa organização dos estaleiros. Para abreviar a execução de terraplanagens foi levada pela via fluvial uma locomotiva e respectivos vagões organisando-se o transporte terrestre por forma engenhosa até ao local do trabalho e assim se conseguiram activar as terraplanagens entre o Tejo e o Sorraia. A importante ponte D. Amelia sobre o Tejo, uma das mais notaveis e mais extensas do paiz foi projectada por Vasconcelos Porto.

Ao tempo chefe do serviço de construcção da Companhia Real teve por adjunto na linha do Setil o distincto engenheiro e nosso saudoso amigo Manoel de Oliveira Belo e o habil condutor Felix Alves.

Como justa remuneração de tão operosa e intelligente-actividade El-Rei D. Carlos concedeu a Vasconcelos Porto no dia 16 de Janeiro de 1904 por ocasião da solemne inauguração da linha os cordões de ajudante de campo honorario.

Numerosos trabalhos de valor foram executados por Vasconcelos Porto merecendo menção especial o reforço de pilares da ponte sobre o Tejo na Praia, feito sem se interromper a exploração.

Nomeado chefe d'exploração, revelou nesse cargo Vasconcelos Porto as suas excepçoes qualidades de trabalho methodico de espirito justiceiro e disciplinador que o fazia respeitar e estimar pelo pessoal.

Foi subseqüentemente nomeado sub-director, cargo que exercia ao tempo da revolução de 1910.

Foi durante muitos anos professor distincto da Escola do Exercito, empenhando-se em melhorar as instalações e serviços da Escola. Sob a sua direcção foram construidos os excelentes edificios para o internato.

A Cooperativa Militar muito lhe deveu tambem pela direcção inteligente e zelosa das obras de transformação da sua sede.

Apesar da tarefa absorvente dos afazeres profissionais que desempenhava com verdadeira paixão, entendeu Vasconcelos Porto que devia servir o paiz pela Acção politica. Eleito deputado acompanhou o Conselheiro João Franco o qual teve a boa inspiração de lhe confiar a pasta da Guerra no seu ministerio de 1907. Da sua acção nesse alto cargo da eloquente testemunho um seu companheiro de governo o illustre escriptor Conselheiro Luiz de Magalhães.

Seja-nos licito fazer nossa essa calorosa e justa homenagem.

Sim, pouquissimos homens, durante a minha já estirada vida, em que com tantos lidei, pouquissimos homens conheci que possuissem um tão raro conjunto de aptidões e virtudes. Não lhe faltava uma qualidade boa; não lhe senti uma qualidade só má. Tão claro o espirito como a alma. E sempre sem desigualdades, sem colapsos, a mesma serena e inquebrantavel energia, a mesma firmeza de orientação nos trabalhos profissionais, na vida pública ou na vida particular.

Nunca o vi impacientar-se ou irritar-se. A sua calma era imperturbavel. Tinha a flegma dum homem do norte. Ao primei-

ro contacto era reservado e, aparentemente, frio, embora fôsse perfeita a sua polidez e cordeais sem exagero, as suas maneiras.

Reflectido sempre, mas pronto na execução e firme na direcção, era extraordinário o rendimento do seu trabalho. O seu dia parecia ter 48 horas. Dum grande método nas suas multiplas occupaões, de todas dava escurpulosamente conta. Dir-se-ia ter o segredo de ubquidade. Deixava, alta noite, um conselho de ministros e, no dia seguinte estava em Traz-os-Montes assistindo a um exercicio de quadros. E com grande surpresa dos que ainda o supunham longe, no immediato encontravam-no no seu gabinete de ministro despachando com os directores gerais. Os jornais da opposição denominavam-no, num dito de espirito, que só lhe fazia honra, «Porto-express». Rapidez e regularidade dum expresso, marchando sempre, a alta pressão duma extraordinária actividade, sobre as firmes calhas d'aço do dever.

O dever! Foi essa a divisa da sua vida,—da sua vida de grande trabalhador,—exercício da sua profissão de engenheiro, em que foi exímio, no magisterio do ensino militar, em que se tornou notabilissimo, na direcção suprema do exercito, de que foi um chefe de excepçoes envergadura, na vida pública, em que foi um exemplo vivo de civismo, de zelo, de probidade, de abnegação e competencia.

Mas, com todos estes grandes valores pessoais Vasconcellos Porto era o mais modesto dos homens. Tinha aprumo e linha, sem ter a sobranceira ou jactancia. Nunca falava de si, nunca encarecia as suas obras, nunca buscava pôr em relevo os seus serviços. Era neste ponto, como em tudo, de resto, duma discreção perfeita. Possuia aquele *pudor de dignidade*, que é um traço marcante das naturezas superiores.

Não luctou, pois, para chegar às altas situações que atingiu. Não atropelou ninguem para avançar e subir. Não cubiou cargos e situações estimulado pela ambição, mas foi chamado a ela, pelos seus meritos, por ser, para o seu exercicio, *the right man in the right place*.

Outro dos dotes do seu espirito era um forte bom senso,—essa qualidade mestra, que é um dos mais seguros lemes com que podemos dirigir-nos no mar tão incerto da vida. E, com ele, o tino, a prudencia na decisão, o tacto no manejo dos homens, o sentido da oportunidade, punham-n'o na categoria d'aqueles que a natureza fada para o mando.

Assim, se, na direcção suprema da mais importante e mais antiga das nossas linhas ferreas, factor capitalissimo da nossa vida economica, ele presidiu a uma das suas epocas mais prosperas,—prosperidade que a sua acção administrativa tanto estimulou,—foi na gerencia do ministerio da guerra, de 1906 a 1908, que, em curtos dois anos Vasconcellos Porto mais completamente evidenciou a sua poderosa individualidade.

O prestigio que nesse elevado cargo conquistou, perdurou de tal forma, que esse homem que, á implantação da Republica, se afastara do serviço e, depois, despira a farda, por fidelidade ao regimen que servira, desceu à sepultura acompanhado por soldados, ladeado de espadas, cercado por officiaes que ostentavam nos braços as estrelas do generalato ou os largos galões dos postos superiores.

E' que o exercito portuguez não podia esquecer esse grande chefe, que tanto o engrandeceu, o honrou, o aperfeiçoou e preparou para a sua nobre missão de salvaguarda das liberdades patrias. Não podia esquecer o chefe que afastou dele toda a politica; que imprimiu ao seu governo o mais inflexivel espirito de justiça; que cultivou o respeito da bandeira e o amor do uniforme,—essa *pele moral* do soldado, feita de brio e de honra, que estimulou o gosto do trabalho, o sentimento da nobreza de profissão e o austero culto do dever.

Não podia esquecer esse homem que fôra um grande seleccionador e adrestador de homens, o administrador e organisador que, dentro das verb's orçamentaes, acudia a todas as suas necessidades e continuamente o melhorava na sua estrutura e o seu funcionamento. Não podia esquecer o ministro que o dotou com material e armamento, que fez progredir a sua instrução, que procurou infiltrar-lhe até á medula e *esprit de corps* com todas as suas severas virtudes de disciplina, abnegação, decoro e

cavalheiresca marcialidade, sem as quaes toda a tropa é apenas um agregado material de homens, um rebanho armado, mas não uma autentica força militar animada pela chama viva do heroismo.

A sua falta, numa hora de reconstituição e renascimento nacional, será das mais sensíveis. A aureola do seu nome honrado, o respeito que a todos impunha e o seu nobre e severo caracter, a confiança que a todos inspirava a sua provada capacidade, a sua mão segura, a sua auctoridade nos serviços militares e nos da tecnologia economica, como a viação acelerada e as obras publicas—indicavam-n'o para as altas direcções dessa vasta e laboriosa empresa patriotica.

Com Vasconcelos Porto desaparece mais uma grande figura intelectual e moral desse passado que tanto se malsinou, de que tanto se exageraram os erros fatalmente inherentes á especie humana, e que, hoje olhado já numa visão global, parece um ciclo de ouro comparado com este presente de anarquia, ruina, crime e aviltamento, em que todos vivemos na expectativa anciosa do cataclismo, que lhe será o tragico epilogo.

Regressava Vasconcelos Porto de uma licença no estrangeiro quando pelas alturas de Coimbra teve conhecimento da proclamação da republica e foi aconselhado a sahir de novo do paiz para evitar alguma violencia.

Conservou-se exilado durante alguns anos. A sãna perseguidora de Afonso Costa pretendeu faze-lo exonerar do serviço da Companhia ao que se opôs o Comité de Paris dando-lhe as funções de seu engenheiro consultor no desempenho das quaes fez valiosos estudos da organização dos serviços nas companhias francezas.

Depois do seu regresso a Companhia encarregou-o de importantes estudos relativos á conclusão de segunda via da linha do Norte e poudé nestes ultimos anos graças às suas excepçionaes qualidades de administrador, reorganisas o serviço de abastecimento de travessas que se estava tornando sobremodo árduo.

A vida de Vasconcelos Porto como chefe de familia affectuoso e dedicado foi um modelo das mais acrisoladas virtudes domesticas.

A morte de sua esposa foi um golpe profundissimo, conservando-se sempre em aberto a ferida no seu coração. Ainda agora, passados anos, ele ia todos os dias orar junto do tumulo da sua estremecida compãheira consolando-o as esperanças imortaes da reunião na vida futura e os carinhos e disvelos que dispensava aos filhos e aos netos.

Homem de crença profunda, vivia como pansava, praticando com fervor a religião que professava.

A' sua acção se devem em boa parte a reconstrução da sua igreja parochial de S. Mamede.

Nada fazia esperar o triste desenlace da sua carreira mortal.

Ha pouco mais de um mez vira-o com aparente saude e bem disposto em Lourdes onde hia frequentes vezes orar na gruta que tão animado visitara na companhia da esposa estremecida.

Complicações imprevistas, subitamente ocorridas, de uma operação, trouxeram-lhe a morte para a qual se preparava, como bom christão que era.

Foi consoladora a geral demonstração de sentimento e a homenagem prestada á sua memoria mesmo por aqueles que a politica tornava seus adversarios. Era o triunfo da beleza moral que o caracterizava.

Cumpriram nobremente o seu dever de gratidão os ferroviarios que tanto estimara e por cujo bem estar estava disposto ainda a trabalhar aceitando o cargo de seu representante na comissão administrativa do fundo de assistencia aos tuberculócos.

Que Deus lhe dê a recompensa das virtudes de que foi modelo e que o seu exemplo sirva d'incentivo aos que no trabalho digno e honrado, na dedicação ao bem geral e na pratica de todas as virtudes christãs, domesticas e sociaes vêem o melhor modo de bem servir a sua patria.



VIAGENS E TRANSPORTES

Supressão de combóios nas linhas do Sul e Sueste

A falta de material com que a Direcção do Sul e Sueste está lutando, deu logar a uma grande aglomeração de mercadorias nas suas estações, algumas das quaes se encontram perfeitamente congestionadas.

Para acudir a esta situação que está causando graves inconvenientes á economia nacional, resolveu a Direcção destes caminhos de ferro suprimir, a partir de 24 do mez passado um certo numero de combóios de passageiros para poder organizar os combóios de mercadorias necessários para descongestionar as estações e normalizar o trafego de mercadorias que se

tem estado ultimamente a fazer com muitas restrições.

Segundo o Aviso ao Público do Sul e Sueste sobre este assunto, são doze ao todo os combóios suprimidos nas diversas linhas, a saber: 39 e 36 entre Casa Branca e Vila Viçosa; 30 entre V. Viçosa e Evora; 37 entre Casa Branca e Evora; 41 e 44 entre Beja e Moura; 4 entre Beja e Barreiro; 82 e 83 entre Montemor e Torre da Gadanha; 503 e 504 entre Tunes e Lagos.

O Sul e Sueste aguarda o recebimento do material que está sendo reparado, e o que tem a receber por conta das reparações alemãs para restabelecer a normalidade do seu serviço de combóios.

Assinaturas nos tramways de Sacavem

Desde 20 do mês findo passaram a ser válidos no combóio tramway n.º 140 J do horário em vigor, que parte de Lisboa às 7-44, os bilhetes semanais e mensais de assinatura de 3.ª classe do artigo 4.º da tarifa especial n.º 14 de Grande velocidade da C. P.

Transporte de reembolsos no Sul e Sueste

Segundo um aditamento recentemente publicado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste,

O novo regime ferroviário espanhol

(Continuação do n.º 882)

A base décima quinta estabelece as regras a seguir na *Contabilidade das Empresas* tanto no que respeita às suas receitas e despesas propriamente ditas como as que interessam a Caixa Ferroviária, que terá uma Contabilidade própria.

Todas as Empresas terão que se sujeitar às normas estabelecidas pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

A base décima sexta ocupa-se do serviço, nas linhas das empresas, das tropas de caminhos de ferro, e a décima sétima que trata da *resolução dos problemas do trabalho e das questões sociais relacionadas com os caminhos de ferro*, garante, no caso de resgate das linhas pelo Estado, todos os direitos e regalias que respeitam ao pessoal, e determina que todas as disposições regulamentares concernentes ao pessoal, escalas de promoção e ordenado, etc., sejam submetidas à aprovação do Governo, no prazo dum ano a contar do seu ingresso no novo regime.

Todas as modificações que sobre o mesmo objecto se vão dando de futuro, também ficam sujeitas à prévia aprovação do Governo.

Os problemas do trabalho e as questões sociais dentro do regime ferroviário, serão resolvidos por tribunais especiais, e caso seja necessário pelo Governo.

Seguem-se as *Disposições adicionais* das quais a primeira estabelece que "os adeantamentos concedidos pelo Estado às Empresas, sejam gradualmente por estas reintegres e ingressem na Caixa Ferroviária, dentro do exercício seguinte àquele em que foi concedido, para os produtos líquidos, os excessos que devem constituir o reintegro, nas datas e por partes aliquotas que o Governo fixe, sob proposta do C. de F., a fim de conciliar esse reembolso com a boa marcha da Exploração."

A segunda dispõe o seguinte:

"Durante o prazo de oito anos, a partir da data da aprovação destas bases, regirão as excepções seguintes:

para os efeitos da taxa a aplicar aos reembolsos ao abrigo do Cap.º II da Tarifa especial n.º 2 de grande e pequena velocidade, a via fluvial (Lisboa-Barreiro ou v. v.) é computado em 10 quilómetros.

Os reembolsos são isentos da taxa de uso de cais.

Transportes de vinhos e aguardentes destinados a Gaia

Por um novo Aviso que a C. P. acaba de publicar substituindo um outro sobre este transporte e ao qual nos referimos no nosso ultimo numero, é limitada a operação de descarga das remessas de vagões completos de vinhos e aguardentes que se destinem aquela estação, a disposição que força a tal operação ficou a cargo da Companhia.

Portanto, para as remessas procedentes daquela estação subsiste a exposição geral que dá a paridade de ser feita pelos expedidores a operação de carga das

"a) Os contratos ou convénios de permutas, fusões, arrendamentos e transferências do desfrute de linhas ou redes que para facilitar o seu melhor agrupamento promova o C. S. F., por iniciativa própria ou das Empresas, estarão livres do pagamento à Fazenda dos impostos de direitos reais e selo, a partir da data deste decreto.

"b) Também serão isentos do pagamento desses impostos as operações conducentes a domiciliar em Espanha o pagamento, exclusivamente em pesetas, dos dividendos das acções e dos juros e amortizações das obrigações das Empresas ferroviárias. Desfrutam também da mesma isenção os actos e convénios de diminuição, cancelamento e transferência de hipotecas, emissão e recolha de obrigações, aumento e redução do capital social que, para se colocar nas condições das do activo saneado, ou para executar os contratos ou convénios a que se refere a alínea a), realizem por si próprias ou concertem com os credores, as Empresas concessionárias submetidas a este regime."

A terceira e quarta contem disposições relativas à contribuição e à sujeição às leis que regulam esta e a de Protecção à produção nacional.

Ainda mais oito destas disposições estabelecem preceitos sobre a concessão de passes e *bonus* que será regulamentada pelo C. S. F.; a organização e realização de transportes militares; a obrigação de 70 % do pessoal técnico das Empresas ser espanhol; normas para a liquidação de créditos e débitos entre as Empresas e o Estado; recurso para o Supremo Tribunal das resoluções do Governo e organização dos Tribunais especiais.

Finalmente nas *Disposições transitórias* são marcados os preceitos a seguir pelas Empresas para ingresarem no novo regime, e em dois anexos as *Normas para fixar a data média da reversão de várias concessões*, e a relação das percentagens de redução que hão de sofrer os adeantamentos feitos às Empresas.

remessas daquela natureza a expedição naquela estação.

Comp. dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

AVISO AO PUBLICO

Mudança da Hora Legal

Em virtude da mudança da hora legal, no dia 4 de Outubro p. futuro, pelas 24 horas precisas, serão atrasados os relógios das estações desta Companhia 60 minutos, passando desde aquele momento a regular-se o serviço de comboios e das estações pela nova hora, mantendo-se o horário actualmente em vigor.

Figueira da Foz, 26 de Setembro de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

A reacção nacional das "forças vivas,"

POR AUGUSTO DA COSTA

O movimento de protesto, iniciado pelas *forças vivas* contra o desregramento dos governos, em materia da administração pública, pode dar muito ou pouco, consoante a direcção que lhe fôr inicialmente dada. Nada da politica: este deve ser o *mot-d'ordre*. Mas nada de politica, apenas no sentido pejorativo do termo, porquanto a politica é uma função nobre de governo da Cidade, enquanto se não prostitue nas mãos enlameadas dos politicos da profissão, que por sua vez se deixaram já corromper e dominar pelas paixões individuais. Essa politica nobre, devem as *forças vivas* segui-la, o melhor e o mais de perto possível. Ao lado dos politicos da *politica partidária*, fazendo-lhes frente com energia e opondo aos seus desmandos a voz do bom senso e da razão, deve colocar-se a *politica nacional* de todos aqueles que trabalham constantemente pelo enriquecimento do patrimonio nacional, — que outra coisa não faz o chefe duma empresa que durante um ano inteiro procura imprimir aos seus negocios a melhor direcção, para que maiores e mais seguros sejam, no fim de contas, os seus lucros individuais.

Em Portugal, o facciocismo politico entrou em toda a parte. E como ha por toda a parte facciocismo politico em acção, ha tambem, por todos os lados, a mania do *empalmanço*. Desta feita, são os monarchicos do *Correio da Manhã* e do *Dia* a quererem *empalmar* o movimento das *forças vivas*: querem fazer do seu protesto um protesto anti-republicano, metem a politica de partido onde essa politica nada tem a fazer, e desvirtuam assim o movimento das *forças vivas*, procurando dar-lhe uma orientação monarchica que ele não pode suportar. Por outro lado, vendo essa attitude dos monarchicos, os republicanos, mesmo os mais moderados, não encontram dificuldade alguma em acreditar que o movimento venha a ser *empalmado* pelos monarchicos, que assim julgariam ter ao seu dispôr um meio mais certo e seguro para derrubar a republica, do que todas as tragi-comedias revolucionárias em que até hoje se têm metido. Mas não pode, nem deve, ser assim; as *forças vivas* apenas uma politica podem fazer: a politica do *interesse nacional*; e essa, neste momento, sobretudo, assolado pela maior tempestade social de todos os tempos, não pode revestir qualquer capa de politica partidaria, seja ela qual fôr.

Que pretendem as *forças vivas*? Isto, simplesmente: que os governos se detenham na cavalgada desordenada em que entraram, arrastando atraz de si, numa corrida d'aventura, a Riqueza Nacional, em primeiro lugar; e em segundo, que de futuro sejam escutadas as suas opiniões, e tomados na devida consideração os seus conselhos, sempre que se trate de legislar sobre questões que directamente affectem a Economia nacional.

Bem sei que as *forças vivas*, tais, pelo menos, como hoje são entendidas, e circunscritas apenas ás forças representadas nas associações reunidas em Lisboa, não representam totalmente a nação. Tampouco, numa organização nacional de todos os elementos de trabalho, de intelligencia, de riqueza, apenas poderão ter lugar os representantes da economia nacional. Mas... Ha sempre um *mas*. E a adversativa, neste

caso, vem a significar o seguinte: — é que por algum lado ha-de ter principio a organização das forças nacionais, em ordem a representa-las organicamente, diante do Estado. Principiemos, portanto, por aqui. — e Mais vale tarde qu nunca; mais vale pouco que nada. Pois bem: chegou o momento de aglutinar á volta duma ideia central os elementos, até hoje dispersos, que representam a economia portuguesa; que se realises, pois, nesse sentido, a conjugação de todos os valores positivos, e que se inicie, quanto antes, uma obra colectiva de rejuvenescimento. Com uma obra deste genero, desde que seja bem orientada, a Nação nada poderá perder, e tudo poderá ganhar.

Assente o objectivo a alcançar, procurêmos agora qual será o *meio* mais eficaz para que esse objectivo seja alcançado. Deputados eleitos pelas *forças vivas*? Uma revolução feita pelas mesmas *forças*, e uma como instante dictadura? Um governo exclusivamente composto de representantes das *forças vivas*? Qualquer destas soluções ha-de ter, por certo, os seus partidarios e defensores: quanto a nós, porem, entendemos que, se umas delas pecam por insuficientes, outras pecam por contraproducentes.

Alguns deputados eleitos pelas *forças vivas* (comecemos por esta) fariam alguma coisa mas não fariam tudo. E' certo: antes pouco, que nada. Mas, envolvidos nas tricas e nas intrigas dos politicos, esses deputados arriscar-se-iam a fazer muito menos do que era intento seu fazerem. E aqui temos nós uma solução insufficiente.

Uma revolução, seguida duma dictadura, pode valer muito, e pode não valer nada. Tanto a revolução, como a dictadura, não são *fins* em si: são *meios* para alcançar determinado objectivo. Se a revolução fôr logo mal feita pelos revolucionarios, e se a dictadura fôr mal orientada — o que não é difficil, dado o descalabro a que chegou a intelligencia em Portugal... — aí teremos logo a solução em terra, antes de solucionar qualquer coisa. Esta solução é, por consequencia, uma solução muito contingente.

Um governo exclusivamente composto por representantes das *forças vivas*, tambem não seria solução que solucionasse o problema. Um bom gerente duma empresa não é, necessariamente, um bom politico; uma boa capacidade ministerial. Technica é uma coisa, politica é outra. A politica sem a technica, não é nada: é anarquia pura e simples. A technica, sem a politica, tambem não é mais do que uma forma de anarquia, porque tambem não é nada, sob o ponto de vista de governo.

O problema consiste, pois, — ou antes, a solução do problema — encontra-se na cooperação estreita entre a technica e a politica. Os governantes não têm de ser necessariamente technicos do commercio ou da industria: o que devem é ter a seu lado esses technicos, para serem ouvidos de cada vez que se trate de legislar sobre materia que ao commercio e á industria interesse. A preocupação das *forças vivas* deve ser, portanto, organizar essa representação junto dos governos, — mas de tal forma que os governos não possam dela abstrair, cada vez que pretendam legislar sobre materia que directamente lhes interesse.

Os caminhos de ferro da "South Africa"

por ANDRÁDE GOMES

Sobre a nossa mesa de trabalho temos um circunstanciado relatório da União Sul Africana que nos foi enviado com um amavel cartão de cumprimentos do seu Director geral, pelo que aqui deixamos registado o nosso agradecimento.

E' um livro de 160 paginas, impresso em magnifico papel *couché*, com uma sugestiva capa a cores, contendo, a acompanhar o texto, um copioso numero de belas fotografuras representando vistas de portos, oficinas, estações, máquinas e carruagens de caminhos de ferro, paquetes e varios apetrechamentos dos portos explorados pela famosa companhia inglesa, além de diversos gráficos estatísticos e um mapa da rede ferroviária.

Neste livro encontra-se compendiada toda a história da União Sul Africana desde a sua formação até à data da sua publicação, Abril de 1924. A organização dos seus caminhos de ferro e dos seus portos marítimos, descrição detalhada das suas oficinas, dos aparelhos com que os seus portos e caminhos de ferro são dotados para atender às necessidades do seu grande tráfego: a forma como todos os seus serviços técnicos e administrativos estão montados, etc, etc.

Em diversos mapas apresentam-se, habilmente arrumados, os numeros representativos das receitas e despesas, quantidade de passageiros e mercadorias transportadas, aparelhos de carregamento e material circulante, e varios outros detalhes.

Da leitura rapida que fizemos dêste interessante relatório respigámos algumas notas sobre a parte de caminhos de ferro.

A primeira construção de caminho de ferro na Africa do Sul Inglesa data de 1854 a 1859 e partia da cidade de Cabo à povoação de Wellington, percorrendo uma distância de cincoenta e sete milhas. Em 1860 e anos seguintes prolongou-se até ao Natal, havendo já em 1880 várias linhas que se estendiam pelo interior e que partiam dos portos de "East London",

"Durban" e "Port Elizabeth". Mais tarde em 1890 abriu-se no Transvaal uma linha para serventia das minas de ouro e das de diamantes em Kimberley, caminho de ferro este conhecido pelo nome de Rand. Continuou assim a infiltração da rede ferroviária pelas diversas regiões sul-africanas, como na importante república do Orange, formando em 1910 como que um *trust* de três grandes administrações: "Cape Government", "Natal Government" e "Central South African Railways"; sob um unico "contrôle", com directorias em Johannesburg e Pretória. E de então para cá tem havido um espantoso progresso, aumentando-se linhas, alargando-se estações, abrindo novas oficinas, etc, sendo o tráfego enorme.

Os caminhos de ferro da União Sul-Africana são administrados e dirigidos sob a fiscalização e autoridade do "Governor-General-in-Council", sob a acção do Ministério dos Caminhos de Ferro e Portos, assistido por um conselho consultivo e sendo regidos por um regulamento e um decreto de 1916.

O ministro pode consultar o conselho sobre toda a matéria da politica respeitante a administração e trabalho dos caminhos de ferro e portos, sobre qualquer alteração importante de tarifas em ouro, calculos de receita e despesa, incluindo empréstimos, que de tempos a tempos são submetidos ao Parlamento; sobre os decretos relativos aos caminhos de ferro e portos que o ministro propõe para se submeter ao Parlamento; a despesa de qualquer verba superior a 5.000 £ que se tenha que gastar com qualquer serviço referente aos caminhos de ferro e portos, autorizado pelo Parlamento; politica geral no sentido de diminuição de despesa; qualquer alteração importante nas tabelas de salários e horas de trabalho; qualquer modificação importante na organização dos departamentos; sobre a construção de novas linhas que haja público interesse em se construir; e administração de certos fundos autorizados por lei.

Resultados da exploração

Anos	Milhas em exploração	Capital dispendido	Transportes efectuados		Receitas			Despesa
			Passageiros	Mercadorias	Passageiros	Mercadorias	Total	
		£		Tons.	£		£	£
1909.....	6,894	73,066,830	28,191,135	8,935,466	2,502,427	7,953,392	10,455,819	5,204,310
1910.....	7,041	75,100,228	33,700,849	10,708,737	2,812,577	9,544,955	12,357,532	6,104,158
1911.....	7,548	77,576,357	37,165,697	11,080,075	3,078,300	9,250,965	12,329,265	6,427,910
1912.....	7,850	79,371,503	41,450,491	11,747,598	3,308,347	9,178,010	12,486,357	6,794,532
1913.....	8,282	82,574,580	43,208,222	12,402,526	3,377,243	9,011,512	12,388,755	7,553,910
1914.....	8,514	84,777,765	41,900,729	12,023,961	3,190,366	8,382,838	11,573,204	7,225,266
1915.....	9,060	86,990,040	43,800,230	12,039,444	3,457,086	9,740,804	12,197,890	7,271,877
1916.....	9,457	91,376,156	45,607,046	13,418,508	3,443,323	9,813,744	13,257,067	8,251,731
1917.....	9,489	92,080,119	46,889,101	13,592,399	3,483,718	10,102,760	13,586,478	8,353,460
1918.....	9,552	92,936,714	51,178,883	13,936,502	3,801,928	10,513,932	14,315,860	9,285,816
1919.....	9,600	93,908,743	51,493,889	14,111,136	4,210,159	11,072,120	15,282,279	10,083,995
1920.....	9,600	96,408,435	60,732,100	13,796,405	5,350,809	13,818,977	19,169,786	13,455,716
1921.....	9,617	99,821,886	64,069,138	16,434,541	6,072,694	17,545,763	23,618,457	16,883,880
1922.....	9,656	103,355,073	61,427,474	15,220,762	5,379,915	15,427,444	20,807,359	15,437,034
1923.....	10,897	108,658,662	61,582,447	15,718,864	5,201,281	14,945,516	20,146,797	14,546,475
A mais do que 1909								
Actual.....	4,093	35,591,832	33,391,312	6,783,398	2,698,834	5,992,124	9,690,978	9,342,165
Percentagem.....	59.37	48.71	118.45	75.92	107.85	87.92	92.69	179.51



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Esta companhia já tem em serviço activo dos combóios de mercadorias as novas máquinas *Henschell*, adquiridas na Alemanha com excepção da 24.ª que ainda demora alguns dias, em virtude de se achar em exposição em Cassel pela casa construtora. Ainda este ano espera esta Companhia receber da mesma procedencia 12 locomotivas, tipo *Pacific*, de grande velocidade, para comboios de passageiros.

— Em harmonia com as resoluções do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a subvenção dos reformados deixou de ser uniforme, como até aqui, passando a ser calculada em função dos abonos dos agentes do activo da mesma categoria e classe, conforme as bases adoptadas. O mínimo da subvenção foi fixado em 210 escudos mensais.

O ministro é o presidente do Conselho, e além do seu voto deliberativo, tem voto de desempate.

A administração e a direcção dos caminhos de ferro e portos são distribuídos pelos seguintes departamentos: «General's Department», «Transportation Department», «Mechanical Department», «Engineering Department», «Stores Department» e «Accounting Department».

O ministro reside na capital administrativa durante o interregno parlamentar e na capital parlamentar durante as sessões.

Os escritórios da administração dos caminhos de ferro e portos são em Johannesburgo, mas certas secções da direcção geral permanecem na cidade do Cabo enquanto o Parlamento está aberto. Os departamentos têm a sua sede em Johannesburgo, excepto o «Mechanical» que é em Pretória.

A administração dos caminhos de ferro e portos da União Sul-Africana tinha ao seu serviço, em 31 de Março de 1923, 80.113 empregados, sendo 36.494 europeus.

A administração tem ao seu serviço três magníficos vapores, que são empregados principalmente no transporte de material ferroviário, carvão e mais mercadorias que interessam ao caminho de ferro, além do transporte de passageiros.

As linhas da «South Africa» atingem já uma extensão de 11.820 milhas.

A União tem uma linha que liga ao caminho de ferro português de Lourenço Marques, indo terminar na cidade deste nome; e outro que atravessa a Bechuanaland e a Rodésia Sul, a Rodésia portuguesa e vai terminar na cidade também portuguesa da Beira; e uma terceira atravessando a Rodésia norte, penetrando em Katanga até ao Congo.

Também a rede electrica na União Sul-Africana é muito importante, tendo já, com as linhas que se estão construindo, mais de mil milhas.

Pelo mapa que segue se pode apreciar o grande desenvolvimento que tem atingido a exploração dos caminhos de ferro, graças à sua modelar organização e administração, desde 1909, primeiro ano da União, até 31 de Março de 1923.



Linhas espanholas. — Em julho ultimo foram abertas à exploração as estações de Herces e Préjano na linha férrea de Calahorra a Arnedillo.

— Consta que a Companhia do Norte se propõe construir a linha de Cuenca a Utiel para reduzir a distancia Madrid a Valencia de 140 quilómetros aproximadamente.

O percurso a construir será de cerca de 80 quilómetros.

Linhas italianas. — Foi recentemente inaugurada a linha férrea de Roma a Ostia.

O combóio inaugural foi recebido em Ostia no meio de grandes manifestações da população que ha muito anceava por tão grande melhoramento.

Linhas electricas no Chile. — Já se acha aberta à exploração a linha electrica entre Santiago e Valparaíso.

Brevemente devem ser inauguradas outras linhas entre Santiago, Puerto Alto e Puerto Santo António.

Linhas brasileiras. — Deve ser inaugurado brevemente o serviço de vagões restaurantes nas linhas de Porto Alegre a Santa Maria e a Passa Fundo.

— O rendimento do Caminho de Ferro de Santa Catharina atingiu no ano passado a cifra de réis 546.85 \$319, tendo a despesa sido de 543.573 \$451.

A companhia está tratando de adquirir novas locomotivas e vagões para poder atender às necessidades crescentes do trafego.

— Acha-se concluída a ligação das antigas linhas de Cantagalo e Grão-Pará que vencem a Serra do Mar, a primeira terminando em Friburgo e a segunda em Petropolis, devendo em breve ser aberta ao serviço.

— A receita da central do Brazil atingiu em Junho ultimo a importancia de 9.913.486 \$030. Mais réis 512.450 \$586 do que no mesmo mês de 1923.

— O rendimento da rede Sul-Mineira em 1923 elevou-se a 3.860.779 \$813 e as despesas a 3.862.020 \$539.

Nos primeiros cinco meses do ano corrente tem esta rede tido um considerável aumento de receita de 721.919 \$578, o que representa 23,93 % sobre o mesmo periodo de 1923.

Linhas inglesas. — Vão muito adeantados os trabalhos de electrificação da secção sudeste do Southern railway.

Foram adquiridos materiais para 56 milhas de via e já se acha colocado o carril conductor em mais 86 e começado a extensão do cabo de alta tensão.

Nas obras são empregados mais de 1000 operarios, e o custo da electrificação atingirá uns dois milhões de libras.



Os Combustíveis em Portugal

E' transcrito da esplendida revista de cultura nacionalista «Nação Portuguesa», o magnifico estudo que vimos publicando «Os Combustíveis em Portugal» do ilustre engenheiro sr. Perpetuo da Cruz, uma verdadeira autoridade no assumpto.

Os combustíveis em Portugal

(Continuação do n.º 882)

II

POR J. PERPETUO DA CRUZ

Abstraindo das bacias carboníferas do Bussaco ao norte e do Minho d'Ordem (vulgarmente conhecido por Santa Suzana) ao sul, que por se encontrarem em estado de pesquisas não podem dar-nos ainda a idéa do seu valor industrial, destacam-se entre os combustíveis portugueses pela importância industrial dos jazigos até hoje reconhecidos:

1.º—As *antracites* da bacia carbonífera do Douro, formadas durante o período antrocolítico.

§ 2.º—As *lenhites* que ocupam a chamada bacia de Leiria e formados durante os períodos jurássico e terciário.

A classificação destes dois tipos de combustíveis pode estabelecer-se sob o ponto de vista da sua utilização do modo seguinte:

Antracites: Contendo menos de 10 % de matérias voláteis.	Mais de 10 m/m de diâmetro.	Menos de 10 % de cinzas De 10 a 25 % de cinzas De 25 a 50 % de cinzas De 50 a 80 % de cinzas	Geradores de gaz pobre de tipo normal Gasogénios de grelha rotativa Gasogénios de fusão de cinzas Gasogénios de fusão de cinzas e injeção de ar quente Fabricação de aglomerados Fabricação de aglomerados Combustão sob forma pulverizada Pulverização e combustão em condições especiais
	Menos de 10 m/m de diâmetro.	Menos de 10 % de cinzas De 10 a 25 % de cinzas De 25 a 40 % de cinzas Mais de 40 % de cinzas	Gasogénios tipo normal com recuperação Gaseificação com recuperação ou com dissociação das matérias voláteis Gasogénios de fusão de cinzas com recuperação Destilação análoga à dos schistos bituminosos
Lenhites: Contendo mais de 10 % de matérias voláteis.	Mais de 10 m/m de diâmetro.	Menos de 10 % de cinzas De 10 a 25 % de cinzas De 25 a 50 % de cinzas Mais de 50 % de cinzas	Fabricação de aglomerados; destilação a baixa temperatura com produção de semi-coke; destilação a alta temperatura e recuperação total As aplicações anteriores e ainda a pulveirização Destilação análoga à dos schistos bituminosos
	Menos de 10 m/m de diâmetro.	Menos de 10 % de cinzas e 10 a 25 % De 25 a 40 % de cinzas Mais de 40 % de cinzas	

Esta classificação tem em vista marcar uma orientação para o estudo sistemático das aplicações dos combustíveis portugueses.

A determinação da melhor forma de utilizar um combustível, tem de ser feita em cada caso especial e atendendo não só às qualidades intrínsecas de combustível, mas também ao fim que se tinha em vista; não cabe, pois, nos limites forçosamente estreitos duma classificação geral, que assim fica mostrando a vastidão do campo que se abre às iniciativas e ao estudo.

Definido o campo de aplicação dos nossos combustíveis, vamos procurar examina-los em detalhe nos seus três aspectos essenciaes:

- I Produção.
- II Transporte.
- III Utilização.

I—Produção de combustíveis

Os jazigos portugueses de combustível podem classificar-se, cronologicamente, do modo seguinte:

- Bacia carbonífera do Douro.
- Bacia carbonífera do Bussaco.
- Bacia carbonífera do Moinho d'Ordem (Santa Suzana).
- Zona de lenhites do Cabo Mondego.
- Zona de lenhites de Leiria, Porto de Moz, Tomar.

Zona de lenhites de Obidos, Rio Maior.

Vamos examinar sucessivamente estes jazigos para podermos fazer uma ideia aproximada dos nossos recursos em combustíveis minerais. Começaremos pela

Bacia carbonífera do Douro

Nesta bacia que, se estende em estreita faixa na direcção NO-SE desde Espozende até Vila da Egreja, existem em exploração três minas principais: S. Pedro da Cova, Midões e Pejão.

Não nos deteremos em descrever as duas primeiras, umas por serem já de longa data conhecidas (as de S. Pedro da Cova) e outras por estarem ainda num período de pesquisas (as de Midões).

Basta-nos saber para o ponto de vista que nos ocupa, que umas e outras produzem um carvão antracitoso, miúdo, tipo mixto, com percentagem de cinzas compreendidas entre 35 e 50 % e com 5 a 10 % de matérias voláteis.

Vamos pois ocupar-nos mais detidamente das minas do Pejão porque mais de perto as conhecemos e porque representam, pela extensão e tonelagem dos seus jazigos e pelos possantes meios de extração de que já hoje dispõem e ainda pela superior qualidade dos seus combustíveis, a nossa melhor fonte de produção de antracites.

Minas do Pejão

Secção I — Produção de combustíveis

CAPITULO I

Situação geográfica: — As minas do Pejão são constituídas por um grupo de concessões, que se estende desde o lugar de Germunde, na margem esquerda do Rio Douro e a 25 quilómetros do Porto, até ao lugar do Pejão.

Ocupam uma extensa faixa de 12 quilómetros de comprimento e um quilómetro de largura, com a direcção NO-SE.

A região é bastante populosa, mas pobre. Semeada de pinhais nas encostas e de lameiros nas baixas, visinhas das margens do Rio Arda, afluente do Douro, as partes altas são desarborizadas e nuas, cobertas apenas de um mato rasteiro de urze e tojo.

Ligada ao Porto por estrada, que atravessa o Douro na ponte de Entre-os-Rios e segue por Cete e Valongo, o seu grande, por assim dizer único, meio práctico de comunicação com o Porto, é o Rio Douro, visto a distância por estrada ser sensivelmente tripla da distância pelo rio.

O Rio Douro, tendo já realizado o seu perfil defi-

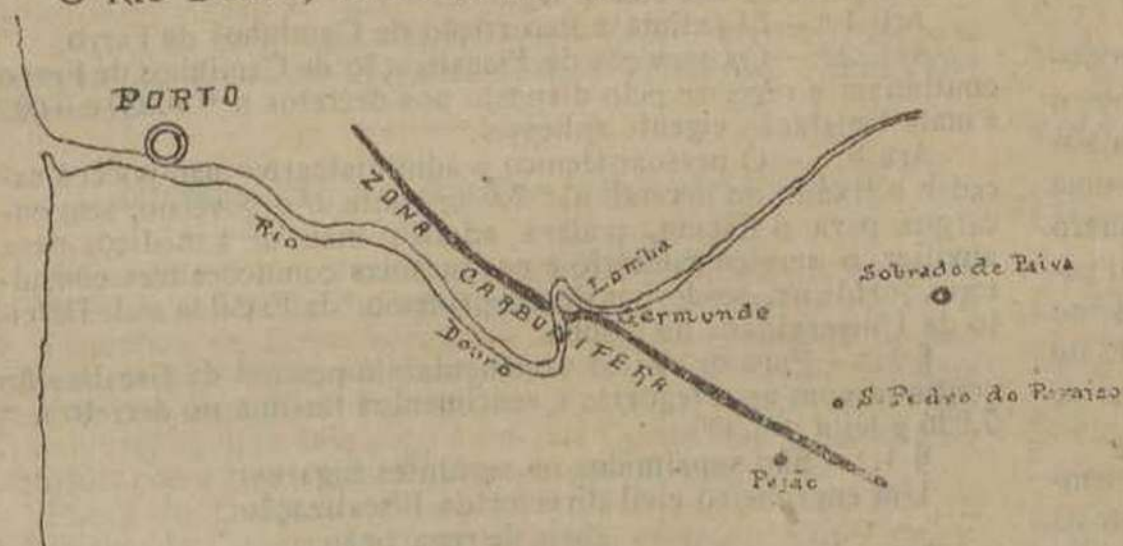


Fig. 1

nitivo, nesta última parte do seu percurso, tem apenas uma diferença de nível, entre o Porto e Germunde, de 4^m,30, o que faz com que, nas grandes marés equinoxiais, se sinta ainda em Germunde.

A via de transporte fluvial, que deveria ser cómoda e económica, e a única prática para o transporte de grandes tonelagens, encontra-se de tal modo açoriada, que durante três meses no ano o tráfego se torna dispendioso e difícil. Há com efeito, entre o lugar da Raiva, a montante de Germunde, e a Lixa, cinco pontos em que a acumulação de areias não deixa de verão um calado de água superior a 0^m,30. Entre a Lixa e o Porto o calado de água é em qualquer época do ano superior sempre a 1^m,80.

Pode pois fazer-se neste percurso, como aliás se está fazendo actualmente, o transporte em lanchões a reboque. Um pequeno rebocador de 80 ou 100 cavalos faz assim, nas melhores condições de economia e comodidade um transporte de 200 toneladas por viagem. No percurso restante era fácil conseguir os mesmos resultados em qualquer época do ano, desde que se fizessem dragagens periódicas e regulares em todos os pontos baixos.

Para isso fizemos nós estudar, nos estaleiros alemães e holandeses, um tipo especial de draga chupa-deira, e tivemos a satisfação de obter propostas que respondem precisamente ao fim que se teve em vista e que era, essencialmente, o seguinte:

1.º — Fazer dragagens todos os anos, quando as águas começem a baixar.

2.º — Para não ter a draga immobilizada, durante a

parte restante do ano, poder com ela fazer serviço de reboques ou de transportes de carga.

O problema das vias de comunicação entre as minas e o Porto é pois de fácil resolução. Basta para isso que o Estado se disponha a adquirir o tipo de draga acima indicado e facilite à sua secção hydraulica do Douro a execução das dragagens indispensáveis, para que todos tirem o devido proveito duma tão importante e tão desprezada via navegável; o Estado cobrando as suas taxas que o compensarão largamente das despesas de dragagens e o público utilizando convenientemente este meio de transporte.

A região é salubre, de clima temperado, de paisagem ridente e variada, contrastando os recantos pittorescos dos lameiros com a grandiosidade imponente da penedia abrupta das margens do Douro.

CAPITULO II

Esboço geológico da região: As minas do Pejão ocupam a parte média do grande sinclinal carbonífero que se estende na direcção NO SE desde Esposende até próximo de Aguiar da Beira. Este sinclinal formou-se por abaixamento progressivo das camadas de schisto cambrico e quartzite siluriana sobre que assentam as formações carboníferas, constituídas por um conglomerado de base de pudingas e grés e pelos schistos carboníferos com camadas antracitosas.

Os schistos são ricos em fosseis, entre os quais nos tem sido possível distinguir:

Sphenopteris obtusiloba, *pecopteris cyathea*, *sphenophyllum cuneifolium*, *annularia stellata* (muito abundante), calamites; flora característica da zona Westphaliana.

Não nos foi possível até hoje obter nenhum exemplar da fauna desta época e a ausência de calcários e de fauna marítima dá-nos a impressão de que a formação carbonífera se fez toda ela sob pequenas profundidades de água e por isso em regime fluvial ou lacustre.

O exame superficial da carta geológica marca logo à primeira vista, duma forma nítida, a continuidade da formação carbonífera em toda a extensão, cortada apenas num ou noutro ponto pela erosão. Este sinclinal contínuo com cerca de 70 quilómetros de comprimento, deve ser bastante mais largo do que nos mostra a faixa de afloramento na mesma carta indicada, pois não seria possível num vale tão extenso e tão estreito formar-se uma camada relativamente possante de schisto de elementos extremamente finos, cujo depósito só é compatível com um regime de águas tranquilas; tanto mais que as formações arenosas ou de pudingas, isto é, de elementos grossos, são descontínuas e raras.

A largura do sinclinal deverá, pois, ser sensivelmente superior à largura do afloramento da zona carbonífera indicada na carta geológica.

Se com os elementos das partes reconhecidas do jazigo carbonífero do Pejão tentarmos constituir um ensaio architectónico da região, obteremos, aproximadamente o corte indicado na fig. 2 em que 1 representa o terreno carbonífero constituído por schistos, grés e grawacks, sendo estes últimos assentes sobre as quartzites silurianas 3, e marcando o primeiro período de regime mais torrencial da formação. Os schistos e as camadas de carvão são formadas posteriormente em regime de águas tranquilas.

(Continua)



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

A situação do comércio e da indústria é sensivelmente a mesma: falta de numerário para as suas transacções, agravada agora pelos constantes aumentos de impostos, — que são outras tantas sangue-sugas, chupando o pouco sangue de que um organismo debil pode dispôr.

Os impostos não cessam de aumentar, porque o governo está constantemente a precisar de dinheiro para satisfazer a voracidade das suas clientelas. O que têm sido as despesas públicas nestes ultimos anos, pode verificar-se por este quadro... pavoroso:

As despesas públicas globaes, em 1919-1920, ascenderam a 293.000 contos em 1920-1921, atingiram 564.000 contos; em 1921-1922, somaram 542.000 contos; em 1922-1923, foram de 731.000 contos e em 1923-1924, por estimativa, passaram de um milhão de contos...

O penultimo deficit (1922-1923) atingiu 313.000 contos e o da gerencia passada deve ir muito além daquela quantia, já de si bastante respeitavel...

Mas... os impostos não bastam. é preciso mais ainda: e nesse momento, as estamparias do Banco de Portugal entram em função.

Assim, em fins de cada primeiro semestre dos anos economicos de 1919-1920 a 1923-1924, o Banco de Portugal tem posto cá para fora, ao mando dos governos, *papelinhos* atingindo a soma de 370.627 contos, em 31 de Dezembro de 1920; passada uma gerencia e no mesmo dia, 611.002 contos; em fins de dezembro de 1922, o total da emissão accusava 736.900 contos; em igual periodo de 1923, a circulação já montava a s.054.112 contos; no ano findo, iam já em 1.419.912 contos; e, em data de 13 do corrente, a circulação atingia o quantitativo imprevisito de 1.681.613 contos...

Apesar de tudo isto, porem, o cambio, nestes ultimos tempos, tem melhorado — embora sem qualquer reflexão no custo da vida. Essa melhoria pode explicar-se, entre outras, por estas razões: a falta de escudos, que obriga os deventores de cambiais a liquidá-las, muitas vezes com prejuizo; não precisar o Estado, neste momento, de adquirir cambiais, visto tê-las provenientes da liquidação dos T. M. E. e provenientes tambem do acôrdo feito com a C. G. D. Seja, porem, como fôr, o certo é que esta descida da libra corresponde menos a uma grande confiança depositada pelo publico na capacidade administrativa do sr. Rodrigues Gaspar, do que um feliz acidente que nas mãos do mesmo Rodrigues Gaspar veio pôr tanto dinheiro.

A. da C.



A rede ferroviária da África

A rede ferroviária africana mede 56.781 kms., segundo a estatística publicada pelo sr. Henrique Athius.

E' a seguinte a distribuição de quilometragem: colonias inglesas, 37.190 kms.; colonias belgas, 2.017 kms.; colonias ex-alemãs, 4.176 kms.; colonias francezas, 10.328 kms.; colonias espanholas, 31 kms.; colonias italianas, 290 kms. e colonias portuguesas, 1.987 kms.



Manual do Viajante em Portugal

Está-se procedendo com a maior actividade à reimpressão da 2.^a tiragem de mais 5.000, que deverá aparecer em breve.



PARTE OFFICIAL

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 10.110

Sendo indispensavel reduzir tanto quanto possivel as despesas públicas, observando o principio da simplificação e concentração dos serviços;

De harmonia com as atribuições expressas na lei n.º 1.344 de 26 de Agosto de 1922, e decreto n.º 8.469, de 6 de Novembro do mesmo ano;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do art. 47.º da Constituição Política da República Portuguesa; e

Sob proposta do Ministro do Comercio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º — E' extinta a Repartição de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º — Os serviços da Fiscalização de Caminhos de Ferro continuam a reger-se pelo disposto nos decretos n.ºs 5.039 e 5.605 e mais legislação vigente applicável.

Art. 3.º — O pessoal técnico e administrativo não poderá exceder o fixado no decreto n.º 7.036; contudo o governo, sem encargos para o Estado, poderá admitir mais de 4 médicos para auxiliar o serviço sanitario e nas mesmas condições tres consultores jurídicos, sendo um destes professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

§ 1.º — Para os efeitos orçamentais o pessoal da fiscalização continúa com as categorias e vencimentos fixados no decreto n.º 7.036 e lei n.º 1.399.

§ 3.º — São suprimidos os seguintes lugares:

Um engenheiro civil director da Fiscalização

" " chefe de repartição

Dois engenheiros auxiliares da Repartição de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º — Os serviços que estavam a cargo da Repartição de Caminhos de Ferro serão distribuidos pelas tres divisões da Fiscalização, pela seguinte forma:

1.ª Divisão de Via e Obras:

a) Classificação, estudos, concessões e resgate de linhas férreas;

b) Instruções especiais ácerca de conhecimentos, de anteprojectos e projectos de caminhos de ferro, exame e aprovação dos mesmos.

c) Congresso dos caminhos de ferro.

2.ª Divisão do Movimento e Tráfego:

a) Unificação técnica e comercial dos elementos essenciais da construção do caminho de ferro;

b) Estatísticas de caminhos de ferro, instruções e normas a que devem ser subordinadas.

3.ª Divisão de Material e Tracção

a) Secretaria e expediente da junta consultiva de caminhos de ferro.

b) Pessoal;

c) Contabilidade;

d) Assuntos gerais.

Art. 5.º — O pessoal da Repartição de Caminhos de Ferro será distribuido pelas tres divisões da Fiscalização conforme as exigencias dos serviços.

Art. 6.º — Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministerio e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar — Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1924 — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Alfredo Rodrigues Gaspar — João Catanho de Menezes — Daniel José Rodrigues — Ernesto Maria Vieira da Rocha — F. Augusto Pereira da Silva — Vitorino Henriques Godinho — Henrique Sâtiro Lopes Pires Monteiro — Alvaro Antonio de Bulhão Pato — Antonio Abranches Ferrão — Rodolfo Xavier Silva — Antonio Alberto Torres Garcia.

Administração Geral de Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

Tendo-se reconhecido a conveniência de se modificar a regulamentação em vigor relativa à concessão de caminhos de ferro sobre estradas: manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, sob proposta do engenheiro administrador geral das Estradas e Turismo, que uma comissão composta pelo engenheiro de 1.ª classe, José Francisco Alves Barbosa de Bettencourt, e dos engenheiros civis de 2.ª classe, António Taveira de Carvalho e Luiz Gonçalves da Costa Novais, dos quaes o primeiro será o presidente e o ultimo o secretário, proceda com a possível brevidade á revisão dos decretos de 21 e Abril de 1924, n.º 296, de 27 de Janeiro de 1914, e n.º 6.873, de 1 de Setembro de 1920, que regulou o assunto e proponha as disposições que julgar mais convenientes para o fim de fomentar o desenvolvimento deste importante meio económico de Transporte.

Paços do Governo da República, 16 de Setembro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações — *Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro*.

Atendendo ao pedido da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, manda o governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as áreas de 196, m²10 e 287, m²30, situadas, uma entre os quilómetros 48.863 e 48.879, e a outra entre os quilómetros 48.680 e 48.720 da linha férrea de Santa Comba a Vizeu, conforme os desenhos juntos ao processo n.º 2.815.

Paços do Governo da República, 9 de Setembro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações — *Henrique Sátiro Lopes Monteiro*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao segundo semestre do ano económico 1923-1924, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que seja paga á referida Companhia a quantia de 7.315\$68, como liquidação final desta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 22 de Setembro de 1924. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro*.

No *Diário do Governo* de 25 de Setembro último, vem novamente publicada e aectificada a lei n.º 1658 relativa á concessão feita á Câmara de Tomar para um empréstimo com destino á construção das linhas de Lamarosa a Tomar, que publicámos no nosso numero de

A reclificação consta do art. 1.º da Lei, que a seguir transcrevemos:

Art. 1.º E' concedida á Camara Municipal de Tomar a garantia de juro até 9 por cento para a emissão de um empréstimo e respectiva amortização, a contratar com a Caixa Geral de Depósitos, do valsr nominal de 6.000.000\$00, ao juro até 9 por cento, amortizável em vinte anos, destinado especialmente á construção do ramal de caminho de ferro de Lamarosa a Tomar.

União Internacional dos Caminhos de Ferro

Reunião do Comité de Gerencia

Está marcado para o dia 15 do proximo mês de Outubro, em Paris (sede social da União, rua Georges Bizet, 24) a reunião do Comité de gerencia da U. I. C., reunião em que deve ser feito o estudo e a preparação dos assuntos que constituirão os trabalhos da Assembleia geral a realizar ainda dentro do corrente ano.

E' a seguinte a ordem dos trabalhos, que o Comité se propõe realizar:

1.º — Exame do seguimento dado pelas Administrações — Membros da União ás decisões tomadas pela Assembleia geral em 1 de Outubro de 1923.

2.º — Apreciação do procedimento das demais Organizações ferroviárias internacionais em face do "modus vivendi" adoptado pela Assembleia geral sobre as relações a estabelecer entre a U. I. C. e estas Organizações.

3.º — Projecto de Convenção e de Estatuto sobre o Regime Internacional de Vias Férreas, elaborado em Génova, em Novembro de 1923.

4.º — Propostas apresentadas pelas Comissões da União sobre as questões de que fôram encarregadas pelo Comité.

5.º — Exame das novas questões a submeter ao estudo das Comissões.

6.º — Remodelação da composição do Comité de Gerencia e das Comissões em face da representação de algumas Administrações, (Caminho de Ferro do Estado Hungaro, Caminhos de Ferro e Minières Prince-Henri).

7.º — Pedido dos Caminhos de Ferro do Estado da Suécia tendo por fim a inscrição, em seu nome, das linhas de diferentes Caminhos de Ferro particulares daquele país, num total de 2.781 km. (Artigo V, alinea b dos Estatutos).

8.º — Pedido de admissão na U. I. C. da Sociedade "Belgo-Anglaise des Ferry-Boats". (Pedido apresentado pelos Caminhos de Ferro do Estado Belga).

9.º — Boletim periódico da União.

10.º — Mapa dos Caminhos de Ferro da U. I. C.

11.º — Aprovação das contas da União para o período de 1 de Setembro de 1923 a 1 de Setembro de 1924 e do Orçamento para o período de 1 de Setembro de 1924 a 1 de Setembro de 1925.

12.º — Não pagamento pelas Administrações, da quota fixada pela decisão do Comité de Setembro de 1923.

13.º — Projecto de reorganização dos transportes de mercadorias por caminho de ferro (Memória do Snr. Luigi Lavagna, advogado em Génova).

14.º — Questões diversas.

a) Designação dos cinco delegados da U. I. C. à sessão de Londres (1925) da Associação do Congresso dos Caminhos de ferro.

b) Troca de facilidades de circulação entre diferentes Administrações. — Membros da U. I. C.

c) Seguimento dado aos votos emitidos para o restabelecimento das comunicações internacionais directas nas mesmas condições de antes da guerra.

d) Situação de algumas Administrações da União em face da Convenção de Berne.

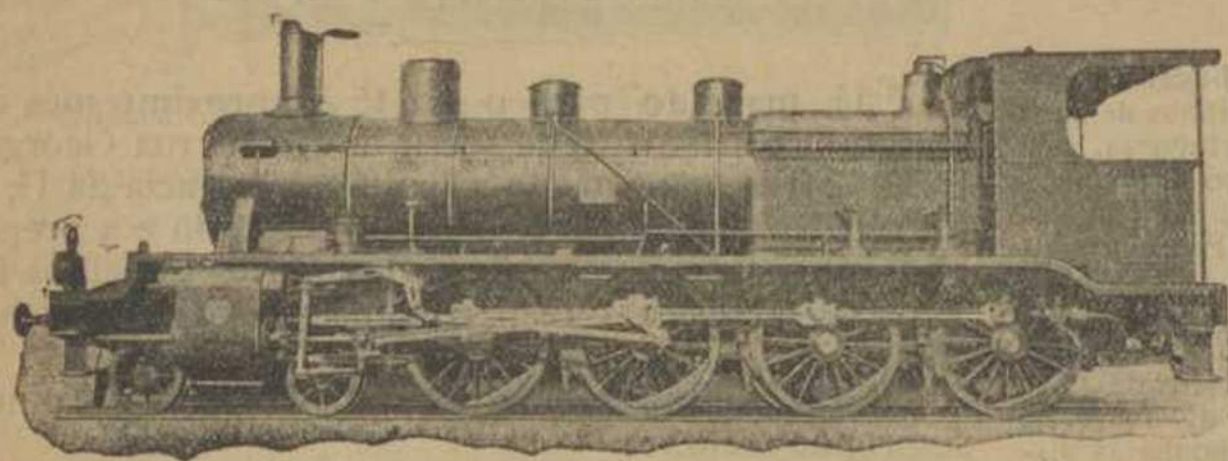
Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Setemb.		Em 30 de Setemb.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	—	144.000	127.500	129.000
Paris	1.695	1.710	—	1.530
Madrid.	4.175	4.210	—	3.870
Alemanha	—	—	—	—
Amsterdã	12.120	12.300	—	11.170
New York	31.605	31.800	—	28.600
Italia	1.380	1.390	—	1.270
Suissa	5.945	6.020	—	5.510
Bruxellas	1.580	1.590	—	1.400
Libras	—	—	—	—

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Ha venda em todas as livrarias.

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, 1904; 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 Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagoes para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

Vago

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 anonima 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
Vagoes de mercadorias de todos os tipos. — Vagoes-cisternas. — Vagoes-tubos. — Tenders. — Peças de sobreceleste.
Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º