

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luis, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 851

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

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

Secretário da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Administrador, J. da Silva Pereira

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Junho de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7 - 1.º

Telephone: Central-27

SUMMARIO

O empréstimo e o câmbio por Quirino de Jesus.....	350
O Congresso de Roma e os Caminhos de ferro do Estado Italiano, pelo engenheiro Carlos Manitto Torres	351
Parte oficial.....	355
Viagens e transportes.....	355
Linhos Portuguesas.....	355
Boletim commercial e financeiro.....	357
Caminhos de ferro através d'Africa.....	356

Hos nossos assinantes

Em virtude de não ter sido permitido pelo correio o seguimento, juntamente com a *Gazeta*, das publicações que constituíam os anexos do nosso último número, sendo-nos exigida a respectiva franquia em separado, o que representaria um encargo que a *Gazeta*, já tão sacrificada com o enorme acréscimo do custo do papel e de todas as demais despezas concernentes a uma publicação da natureza da nossa, temos a comunicar aos nossos leitores que queiram possuir essas publicações, que as podem requisitar á nossa Administração para lhes serem entregues em mão ou enviadas pelo correio, mediante a prévia remessa de 1\$00, para pagamento dos respectivos portes.

Desde que a *Gazeta* se publica, ou seja ha 35 anos, sempre enviamos aos nossos assinantes pelo correio os anexos, sem necessidade do pagamento de outra franquia além da que pagamos por avença com os Correios.

Surprehendidos pois, com a nova deliberação representámos á Administração Geral dos Correios, para que não seja mantida uma tão violenta medida, e conforme a resolução que aquela instância tomar, assim pautaremos o procedimento a seguir de futuro.

Conselheiro Fernando de Sousa
(Nemo)

Tem guardado o leito o nosso querido amigo e ilustre director da *Epoca* e desta *Gazeta* o sr. Conselheiro Fernando de Sousa.

A sua Ex.^a desejam rápidas melhoras todos quantos nesta casa trabalham.

Os atraços na saída da ‘‘Gazeta’’

Raros teem sido, ultimamente, os numeros da nossa *Gazeta* que não teem sofrido atraço.

Bastantes arrelas passou, nos derradeiros meses da sua existencia, o nosso antigo e saudoso Director, Sr. Mendonça e Costa, por alguns dos ultimos que ainda teve o prazer de ver publicados, não terem saído com aquela pontualidade de outros tempos, em que tanto caprichava e de que se ufanava.

A série de incidentes, que nós contavamos se não prolongasse, tem porem continuado. Quando não é uma greve do pessoal tipografico, é greve do motor, e quando não é qualquer destas duas coisas, uma outra inesperada ha de vir-nos ao encontro a inutilizar os nossos esforços.

Em seguida a uma avaria no motor da nossa máquina que fez com que o numero do dia 1 do mês findo sofresse atraço de alguns dias, seguiu-se uma especie de greve da maioria dos tipografos, que abandonaram o trabalho, porque não queriam por companheiro um colega que apodavam de *amarelo*.

E eis como, por uma questão de *cores*, mais uma vez se desorganizou o nosso quadro tipografico, e se atraçaram os numeros do dia 16 e ainda este.

Só quem se tenha encontrado em situações analogas pode apreciar bem o quanto incomodam casos desta natureza que chegam, até por vezes, a fazer perder a vontade de prosseguir na nossa tarefa.

Felizmente esses momentos de desanimo são de pouca duração, porque contando com a benevolencia dos nossos estimaveis leitores que, sem duvida, nos relevarão estas irregularidades involuntarias, novamente nos encorajamos, esperançados sempre que os incidentes não hão-de continuar a produzir-se, pelo menos, com tanta frequencia.

O empréstimo e o câmbio

O *Diário do Governo* publicou finalmente a lei que autoriza a emissão do *fundo interno-externo* de 6,5 %. O Governo e os seus defensores haviam apregoado no comêço do ano que do empréstimo de £ 4.000.000 viriam benefícios imensos para a economia nacional.

O câmbio de Londres, segundo muitas profecias financeiras havia de ir para 4 e para muito mais ainda. Fossem elas verdadeiras, já que a proposta passou com todos os seus aleijões essenciais de origem e com mais alguns adquiridos na sua longa caminhada parlamentar!

A divisa de Londres melhorou efectivamente um pouco, mas continua muito longe de 3. Ao escrevermos, já chegou aos 2 1/2, baixando um poço novamente.

Quando foi do boato do empréstimo dos 50 milhões de dollars, ela foi subindo rapidamente de cerca de 5 para cerca de 9, nas operações práticas. Apesar de se ter por aí como firme e certo o de £ 4.000.000, a melhoria agora é insignificante.

Será sómente porque, no fim de contas, não entra libra nenhuma? Será apenas porque os tomadores só entregarião notas do Banco de Portugal, exigindo em grande parte para isso o reembolso de bilhetes do Tesouro, o que tornará melhor a colheita de dinheiro pelo Estado? Será porque o scepticismo, causa poderosa do retrairoimento e base da estratégica da especulação, continuam a determinar a expatriação do ouro e a impedir a sua repatriação?

A afluência de papel cambial não é tanta que represente uma grande oferta superior à procura. Esta mesma deve diminuir transitóriamente. Os importadores na espectativa da valorização do escudo, vão demorar, quanto puderem, as suas compras de ouro. Crescerão estas depois, naturalmente, logo que esteja ou pareça estar iminente a nova reacção favorável ás divisas estrangeiras. Não será isso apenas pelas aquisições retardadas do comércio. Será também pelos *aprovisionamentos* dos que especulam. Eles sabem que venderão depois mais caras as libras, ainda que para isso tenham de criar a situação adequada. Lá estarão em toda esta obra alguns dos negociadores do empréstimo se não fôrem todos. Quanto mais valer depois o esterlino, melhor para êles, como sempre se disse. Os juros dos novos títulos valerão mais em notas.

Hoje, o primeiro dos especuladôres é o Estado, embora ao contrario dos outros ele tenha pêrdas sempre, quer na compra quer na venda de câmbiais. Ele concentra na sua mão, anualmente, algumas dezenas de milhares de contos, ouro, pelo regime da exportação, pelos direitos alfandegários e pelas transferências da Agência Financial do Rio: Poderia, portanto, provocar neste momento uma baixa maior nas divisas estrangeiras, como já fez de outras vezes.

Porque o não faz, embora seja talvez ele que esteja fazendo cautelosamente com maiores ofertas de câmbiais, a ténue melhoria monetária? Porque seria gravíssimo faze-lo, se ainda não está convencionado o preço dos novos títulos em escudos, e se a fixação depender do câmbio do dia, como no parecer da comissão de finanças da Camara dos Deputados. O Estado poderia receber menos dezenas de milhares de contos num empréstimo que, de todos os modos, será ruinoso.

De maneira que a política do Governo veiu a dar nêste absurdo. Agora o Estado tem necessidade de não melhorar os câmbios ou de os manter péssimos, para não ser ainda mais miserável a soma de escu-

dos obtidos por uma dívida de £ 4.000.000. Depois, os seus novos credores terão o maior interesse e empenho em encarecer ainda mais a libra para valorisarem os seus juros e aumentarem o fruto das suas especulações. Num e noutro caso a economia pública é sacrificada. Nem se imagine que, dentro do actual sistema de governação, poderá o Estado divorciar-se amanhã do sindicato e provocar a baixa da libra pela maior oferta de câmbiais nas praças. Nem se podem fazer as regenerações do escudo com tais expedientes, iguais na sua essência aos que eram antes representados pelo empréstimo de libras do Estado aos bancos e banqueiros para as venderem aos seus fregueses!... No fim de todas as jornadas, o que tivemos ou teremos sempre? Grandes prejuízos do Tesouro e maior desvalorização monetária, com todas as suas consequências.

Prossegue, paralelamente, o aumento da circulação fiduciária. Quem o poderia calcular com segurança? Os balancetes do Banco nunca mais apareceram, para o Governo ter a ilusão de que pode iludir! As contas das despesas e receitas da gerencia corrente não se publicam em Portugal como noutros países. A nota da dívida flutuante ainda não chegou sequer ao princípio do ano de 1922-23. Não ha declarações oficiais nem nenhuma a respeito da situação do Tesouro. Faltam assim todos os elementos de melhor informação.

E' sabido que em 31 de dezembro de 1922 a circulação estava em 1.054.000 contos. Aumentava 239.000 contos no primeiro semestre do actual ano económico. E' bem crível que tenha subido a 1.200.000 contos, ou a mais ainda. A dívida do Estado ao Banco deve ter saltado mais de 150.000 contos desde janeiro. Para isso emitiram-se mais notas e restringiram-se mais os descontos ao comércio. A limitação de operações com o público foi também recomendada, segundo parece, à Caixa Geral de Depósitos. O Governo trata de reservar para os seus encargos ruinosos todas as disponibilidades possíveis. Embora se não façam as despesas de conservação e de aumento normal do património do Estado; embora se arrastem débitos de fornecimentos, dos Transportes Marítimos e de outras contas,—o déficit de caixa é de algumas dezenas de milhares de contos por mês.

Em oposição a isto, fizeram correr o boato de que tem sido enorme a colheita dos novos impostos. Também já antes propalavam que tínhamos produção maior, e equilíbrio, ou até *superavit*, na balança comercial. Nenhum país da Europa conseguiu estes dois resultados, apesar de haver por toda a parte uma actividade intensa. Havíamos de tê-los aqui, apesar de termos hoje talvez menor população, e de nos ter baixado a quantidade de trabalho rendoso, especialmente a lavoura que é a nossa indústria marcante? Ilusões da especulação política e mercantilista, e da ingenuidade!

E' possível que a nova carga tributária dê 100.000 contos ao Tesouro neste semestre. E' verosímil que ela renda mais e muito mais do que isso no seguinte. O seu principal efeito já foi e vai ser o de agravar, em proporções muito superiores, a carestia da vida e dos serviços sociais, e as reclamações dos funcionários públicos. Têm-lo visto de janeiro até agora, apesar de se ter feito uma quasi estabilização do câmbio, à custa do Tesouro! Vê-lo hemos, na continuação da mesma política financeira, ainda que se faça com ela o milagre de trazer muito para baixo a libra!

Em tal sistema de administração apenas podem meter-se aos galopes de mais cem mil contos de impostos em períodos cada vez mais curtos, mediante duas condições especialmente. A primeira é que antes

de cada corrida já tenham aumentado as despesas de pessoal em soma fortemente superior. A outra é que a moeda se desvalorize cada vez mais para ser possível o pagamento das quantidades colossais de contos que pretendem. Numa palavra, será preciso, como até agora, inflar cada vez mais também a circulação. Imaginam que é realisável a colecta em notas sans?!

A nova lei autorisou a emissão de mais 160.000 contos de notas e de 40.000 contos de outro papel fiduciário. Estes 200.000 contos não chegam para cobrir toda a circulação ilegal existente, principiada já muito antes do balanço trágico de 31 de dezembro de 1922. O empréstimo ruínoso de £ 4.000.000 dará ao Tesouro menos de 200.000 contos, segundo as inculcas do mencionado parecer. O produto não será bastante para completar com rigor a legalização das emissões abusivas do Banco, e satisfazer juntamente com as receitas do Estado, as restantes despesas da actual gerência. O *deficit* desta será ainda de centenas de milhares de contos, pagando-se o que fôr possível com notas emitidas fóra dos limites e com recursos da dívida flutuante, e arrastando-se, como se vem fazendo, as contas de mau pagador. Acrescerá a isto o *deficit* ainda maior que é representado pelas reparações, concertos, melhoramentos e progressos normais que se deixam de fazer. E' uma falta de centenas de milhares de contos. E logo em seguida teremos o *deficit* superior de 1923-24, que apareceu mascarado de criança no orçamento. O abismo.

O próprio Governo e os seus defensores já não prometem, ao que parece, grandes melhorias cambiais, que não conviriam aliás aos negociadores do empréstimo, pelo menos amanhã. No fundo não teem ilusões a respeito da situação. Decerto, porém, a não compreendem todos na sua essência. Ela é tão grave que, ainda na hipótese irrealisável de chegarmos á paridade da libra, seguiríamos sempre em derrocada para os maiores desastres com tal política, tal governação e tais serviços públicos.

A despesa de pessoal era de 20.266 contos em 1913-14, segundo o relatório de finanças de 15 de março de 1922. Segundo o mesmo documento, ela subiu para 110.639 contos em 1922-23, excluídas as verbas das administrações autónomas e as das subvenções aos funcionários de todos os ministérios. Gastaríamos assim com estes, fóra das contas do material, mais uns vinte milhões de libras do que em 1913-14, se fosse possível o prodígio de vir o esterlino para o par. Este impossível mostra a existência de uma desordem formidável, independentemente de terem crescido também os encargos da dívida em mais de duas dezenas de milhares de contos sem os ágios.

Quere isto dizer que é absolutamente impraticável a salvação do país sem uma redução imensa nos quadros actuais, numa reorganização geral dos serviços, combinada com a abertura de novos campos de acção util, pela execução de um programa de fomento. A política dominante anda infinitamente longe deste caminho que ela não pode trilhar. Sómente procura manter uma falsa ordem, com o dinheiro do Banco, do contribuinte e dos agiotas. A sua obra verdadeira é o aumento dos motivos de desordem. Ela produz mais dívida, mais circulação fiduciária, mais agiotagem pública e privada, mais explorações, mais carestias, mais depressões, na população, na saúde e na riqueza. Desvalorizará cada vez mais a moeda, ainda que faça estabilizações ou melhorias transitórias com empréstimos, créditos e vendas de câmbiais. O seu efeito é uma grande ruína ecocómica demográfica e social. Como se podia esperar d'aí o remédio?

Quirino de Jesus

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

Relatorio de uma missão á Italia
em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manitto Torres

(Continuação do n.º 849)

14) «As diferentes instalações d'uma gare devem escalar-se segundo a ordem do seu emprego, para evitar percursos inuteis e perdas de tempo.

Como se vê não ha — nem pode haver — nada de novo n'estes assumtos.

O bom senso é sempre o mesmo em toda a parte e em todos os tempos e as conclusões apontadas são as que se devem seguir no estudo e as que seguimos (na medida do possível) nas administrações falhas de recursos materiaes, em que — faltando de tudo um pouco — não pode deixar-se de economizar.

X — Estações de mercadorias

São tambem tradicionaes e correntes as conclusões adaptadas:

1) «As linhas de carga e de descarga devem ligar-se, por vias independentes, aos feixes de chegada, de partida e de manobra.

2) «Deve procurar-se que a disposição das linhas da estação permita que as manobras de pôr á carga ou á descarga e de retirar das linhas de carga ou descarga, se possam fazer durante o dia e sem interromper (ou interrompendo o menos possível) estas ultimas operações».

3) «A aparelhagem mecanica, como guindastes, etc., aumenta o rendimento das instalações e das manobras, especialmente nas estações maritimas e semelhantes, onde há que fazer a manutenção de matérias muito pesadas, como o carvão, os mineraes, etc».

4) «Recomenda-se a especialização das estações por natureza de mercadoria».

5) «Os ramaes particulares, uteis para o publico, podem aumentar o rendimento das estações, uma vez que tenham e estejam preparados para um trafego importante e que a sua ligação com o caminho de ferro não embarace, antes facilite, a manobra. Quando o numero ou a importancia dos ramaes particulares o justifique, devem ligar-se á estação por uma via independente».

XI — Transportes em p. v.

Foi uma das questões mais interessantes do Congresso, das que mais se prestam a um estudo d'esta ordem, das de maior utilidade geral e das que foram melhor estudadas; o relato verbal feito por Mr. U. Lamalle correspondeu ao seu magistral relatorio-resumo.

Eis as conclusões:

Material e linhas

1) «Verifica-se uma tendencia geral a aumentar a capacidade e a tonelagem dos vagões, dentro — evidentemente — dos limites de construção e dos impostos por considerações d'outra ordem. No continente a tonelagem corrente é já de 20 T., na America vae-se já até 100 T.»

2) «Para reduzir os percursos vazios, as administrações procuram restringir os tipos de material e deixam á iniciativa particular a função de construir o material especializado (no continente)».

Foi a doutrina que defendi no meu relatorio de 1921, a propósito da minha visita ao Estado Belga;

esta doutrina, felizmente agora erecta em conclusão do Congresso não tem só as vantagens apontadas acima; tem muitas outras, que desenvolvi no relatorio referido.

Devia ser aceita e acatada unanimemente como um principio basilar, quer no que respeita á composição do parque, quer no que respeita ao regimen a aplicar aos vagões particulares.

3) «A proporção entre os vagões fechados e abertos é — evidentemente — função do clima da região e do trafego respectivo, mas guardadas todas as proporções, as Administrações constroem sempre maior numero de vagões abertos, contando ainda que muitos d'estes podem transportar carga tapada, com o recurso dos encerados».

“O frechal movel para encerados tem aplicação util n'este caso; mas entre nós deve confessar-se que a sua utilidade está muito diminuida, pelas razões que expuz no meu relatorio de 1921”.

4) «A troca de material entre administrações tem um efecto decisivo na redução dos percursos vasisos».

Comboios

5) «A organização dos comboios directos, colectores e distribuidores é função do volume e distribuição do trafego».

“Sem uma certa importancia, trajectoria e regularidade do trafego, não pode haver trens directos».

6) «Verifica-se a tendencia a augmentar o numero de veículos dos comboios de mercadorias, aproximando-se já a composição de 80».

“Os trens pesados, de manobra lenta, rebocados por maquinas poderosas, constituem a regra e são os que asseguram o melhor rendimento”.

7) «E' de vantagem obter velocidades comerciaes elevadas e realizar, quanto possivel, o paralelismo das velocidades».

Mercadoria de detalhe

8) «A rapidez do transporte não deve agravar, alem d'un justo limite, o aproveitamento do material. Os minimos oscilam, para este caso, entre 1:500 e 3:000 Kg. por vagão».

«As expedições em dia fixo (despacho — e portanto seguimento de determinadas mercadorias, em dias da semana previamente fixados e tornados publicos) facultam um melhor aproveitamento do material, mas exigem muito espaço e vigilancia especial nos armazens».

Entre nós este sistema (que presupõe da parte do publico um metodo e organização de transportes, para e da estação, que não seria facil obter e manter por muito tempo) não seria praticavel pela deficiencia de armazens; mas quanto ao perigo de roubos não ficariamos em peiores circunstancias do que as de hoje, que, para a maioria das estações, são pessimas.

Estações

9) «A rapidez das manobras é função da destreza do pessoal n'este serviço, convindo empregar locomotivas dispondo sempre d'un excesso de potencia».

«E' vantajoso utilizar a gravidade para a manobra, ou recorrendo a feixes em declive ou aos "dôs d'âne".

“O rendimento das estações de mercadorias melhora-se com a concessão ao pessoal de premios proporcionaes á rapidez do trabalho realizado».

«Hoje que o rendimento do pessoal, especialmente no nosso paiz, está muito diminuido e não se melhora rapidamente por outros processos, a concessão de "premios de empreitada" n'este e n'outros trabalhos, é compensadora. Empregámo-la com exito, em tempo, na carga e descarga da grossa mercadoria, no trabalho da ponte-caes do Barreiro e no serviço de manobra das estações mais dificeis, embora de forma não regular».

Influência das tarifas sobre o rendimento do material

10) «Com o fim de excitar a utilização intensiva e completa do material estabelecem-se, para o mesmo peso, taxas diferentes, conforme o vagão é utilizado parcial ou totalmente».

“O mesmo, proporcionalmente, quando o carregamento abrange alguns vagões ou quando se trata de comboios completos».

E' o que praticamos de ha muito.

11) «Com o fim de acelerar a libertação dos vagões carregados, os avisos de chegada são remetidos pela via mais rapida e as administrações que o podem fazer, usam do telefone».

“Os vagões não descarregados dentro dos prazos sofram a aplicação de taxas ou multas, proporcionaes ao tempo de retenção e progressivas; o calculo destas taxas entra, por vezes, em linha de conta com o peso das mercadorias não arreadas».

“Outras administrações vão até estabelecer premios (ou abatimentos no preço do transporte) aos consignatarios que descarregam os seus wagons antes d'expirado o prazo de retenção gratuita».

“São tudo normas muito geraes e muito praticadas; pela nossa parte a expedição dos avisos de chegada constitue a parte mais mal organisada, dada ainda a falta de ligações telefónicas».

Não é dificil melhorar-a e seria de bom aviso interessar (transitoriamente e nos periodos de maior falta de material) o pessoal dos molhes de descarga na libertação do material chegado, isto feito, — claro está — por fórmula judiciosa e prudente.

XII) — Signaes repetidos nas locomotivas

Rigorosamente a questão desdobrou-se em duas: repetição dos signaes da via sobre as locomotivas e registo da velocidade das locomotivas.

Sobre a primeira parte não se tiram conclusões definitivas dos relatórios parciaes, do parecer do relator especial e mesmo da discussão havida; é um interessantissimo assumpto que está ainda em embrião (1) e que não deve preocupar por enquanto as redes de fraco movimento, como as nossas; alem disso é dum melindre tão extraordinario que não falta quem pense que, destinando-se a tornar a segurança das linhas mais facil e a observação dos sinais mais assimilavel ao maquinista, o sistema pode tornar essa segurança mais falivel, em determinadas conjunturas.

O que parece deduzir-se dos trabalhos do Congresso é que o sistema deve ser simultaneamente óptico e acustico e que ele de modo nenhum é uma substituição, antes um complemento, da signalisaçao sobre a via, que deve subsistir sempre.

Mas, prudentemente, a secção limitou-se a concluir que:

I) «A questão merece o maior interesse e foi examinada com a maior atenção pelos relatores e por toda a 3.^a Secção; mas, não se tendo ainda saído da fase das experiencias, não podem adaptar-se conclusões precisas e é de bom aviso, relegal-a a um congresso ulterior».

Quanto aos tachimetros, a conclusão foi:

2) Que estes aparelhos devem ser de leitura e registo, que exercem uma fiscalização irrefutavel sobre a marcha dos comboios, que são geralmente empregados pelas administrações europeias, mas não dispensam o emprego de aparelhos fixos destinados a medir a velocidade á passagem de pontos singulares em que haja a necessidade de uma medição muito rigorosa.

O que não impede que esteja em uso regular algumas redes rancezas, v. g. Norte.

(Continua).



(Continuação do n.º 850)

39.^a

Se a Empressa não pagar as multas em que incorre e lhe forem impostas (condição 38.^a), e se não cumprir as outras cláusulas estipuladas neste contrato, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.^a No caso de rescisão, a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada à Empressa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à Empressa, segunda outorgante, depois de deduzida as despesas que o Governo tiver feito. Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.^a A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.^a O Governo, muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a Empressa, qualquer que seja o fundamento, razão ou ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 4.^a Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da Empressa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante nem caucionaria contratos de empreitadas gerais ou outras que a Empressa faça.

§ 5.^a Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da Empressa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a Empressa, em todos os contratos que fizer relativamente á linha férrea, a respeitar os direitos do Estado.

40.^a

Exceptuam-se das disposições contidas nestas condições os casos de força maior devidamente comprovados.

41.^a

Se a Empressa não conservar, durante o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim, ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições da condição 17.^a, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da Empressa, até completar a importância das despesas feltas, aumentadas de um quinto a título de multa.

42.^a

No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo provêrá por sua própria autoridade provisoriamente para que a dita exploração continue por conta da Empressa, e intimá-la há logo para ela se habilitar a cumprir a sua obrigação respectiva.

§ 1.^a Se três meses depois de intimada na forma desta condição, a Empressa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha férrea nos termos deste contrato, incorrerá, por esse facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe são feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.^a Ficam salvos destas disposições os casos de força maior devidamente comprovados.

43.^a

Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais

objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

44.^a

A execução de todas as obras do caminho de ferro concedidas pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprêgo do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

45.^a

Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberto ao trânsito público enquanto a Empressa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a êle com o maior cuidado e circunspecto e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo po fim o seu juízo sobre se sim ou não tal linha férrea deve ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

46.^a

O Governo terá o direito de fiscalizar por meio dos seus agentes a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

47.^a

A Empressa fica sujeita :

1.^a Às leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e coisas, tanto em relação às construções como aos serviços de exploração ;

2.^a Aos regulamentos relativos ao serviço telegrafo-postal ;

3.^a Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de trânsito e selo ;

4.^a Ao regulamento de concessão de licenças para o estabelecimento e exploração de instalações electricas.

48.^a

A Empressa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos, e não terá direito a transferir, sublocar ou arrendar a construção ou exploração desta linha férrea a entidades estrangeiras.

49.^a

A Empressa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a Empressa, e, em geral, para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho de ferro.

50.^a

O material fixo e circulante do caminho de ferro e o material do telegrafo servirão de garantia, para o Estado, da execução do presente contrato

51.^a

As dúvidas que se suscitarem sobre a execução ou interpretação deste contrato serão resolvidas pelo Governo, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro.

52.^a

A Empressa não poderá transferir para outra pessoa ou Companhia, sem consentimento do Governo, os direitos que tiver adquirido para a construção desta linha férrea. Esta transferência não poderá, todavia, ser feita a qualquer entidade estrangeira.

53.^a

Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da Empressa adjudicatária.

54.^a

Antes da assinatura do contrato e como garantia da sua execução, a Empressa fará um depósito de 8.000\$, que poderá ser levantado quando a Empressa tenha realizado na linha obras de valor equivalente ao triplo do depósito, passando essas obras a servir de caução.

Pelo segundo outorgante foi dito que aceitava as condições acima exaradas no presente termo de contrato de concessão para todos os efeitos e responsabilidades legais a cujo cumprimento se obriga, respondendo por tudo perante as justiças do país, apresentando neste acto uma guia datada de 18 de Janeiro findo, pas-

sada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, comprovando a entrega na Caixa Geral de Depósitos, em 26 do mesmo mês, da quantia de 8.000\$ (depósito n.º 5:700, liv. 29, fl. 118), a que se refere a última condição do presente termo de contrato.

Declararam mais os outorgantes que se obrigam, cada um na parte que lhe disser respeito, a cumprir fielmente as suas condições, com as quais dão por feito e concluído o presente termo de contrato.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas três estampilhas do imposto de sêlo, na importância total de 5\$90, devida por este contrato, que vai escrito em onze folhas deste livro, rubricadas pelos outorgantes, com exceção da última, por conter as assinaturas.

Foram de tudo teseemunhas presentes os funcionários deste Ministério, Luís António Zacarias Cândido de Carvalho e Joaquim Lourenço de Oliveira, primeiro e terceiro oficiais em serviço na Repartição Central.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretário geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas, em firmeza de tudo, e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato que vão assinar contigo as pessoas nele mencionadas depois de a todas ser lido por mim em voz alta.

Tem coladas três estampilhas de imposto de sêlo, sendo uma

da taxa de 5\$, outra da taxa de \$60 e outra da taxa de \$30, na importância total de 5\$90, inutilizadas em parte com as seguintes assinaturas — João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes — Carlos Champalimaud — Luís António Zacarias Cândido de Carvalho — Joaquim Lourenço de Oliveira — José Maria Cordeiro de Sousa. — Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.

Caminhos de Ferro do Estado — Administração Geral

Tendo tido informação favorável da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado as representações da Câmara Municipal de Aljustrel e da Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel, pedindo o estudo de uma linha férrea que, partindo da referida vila vá entroncar entre o Sado e Ferreira do Alentejo-Beja, actualmente em estudo: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, proceder desde já ao estudo da mencionada linha férrea de Aljustrel ao entroncamento da linha de Ermidas a Ferreira do Alentejo e Beja.

Paços do Governo da República, 8 de Março de 1923.— O Ministro do Comércio e Comunicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.



(Continuação do n.º 850)

Capítulo VI — a) aluguer de salões — Os preços foram aumentados da seguinte forma:

	Antigos	Actuais
Até 100 quilometros . .	24\$00	30\$00
" 150 "	30\$00	40\$00
Alem de 150 "	36\$00	50\$00

N'esta alinea foi incluida uma nova condição, segundo a qual os passageiros, que utilizarem carruagens não pertencentes ao Sul e Sueste, pagarão a taxa suplementar de \$05 por veículo e quilometro percorrido.

b) *Toiletes-camas* — Augmentos que vão de \$20 a \$80 no preço de cada lugar.

Condições identicas ás da tarifa anterior.

Capítulo VII — Transmissão de telegramas — Também foram levemente aumentados os preços, continuando a ser *gratis* a entrega ao domicilio na zona de 1 quilometro, nas estações fora de Lisboa.

Condições sem alteração.

Capítulo VIII — Volumes de peso não inferior a 10 quilogramas — Não foi alterado o preço da antiga tarifa que é de \$30 por cada volume entre quaisquer estações, e de \$40 de qualquer estação a domicilio em Lisboa.

Capítulo IX — Generos frescos — O preço de 12\$00 estabelecido na antiga tarifa para *fructas, hortaliças e legumes frescos*, para expedições de qualquer estação para Barreiro ou Lisboa, foi elevado a 15\$00, deixando de ser aplicavel a Lisboa.

O de 20\$00 por tonelada aplicavel a *peixe, mariscos e plantas vivas* para expedições do minimo de 20 quilogramas, foi elevado a 25\$00, sendo o minimo por expedição elevado a 100 quilogramas ou pagando como tal.

Condições sem alteração.

Capítulo X — Animaes vivos por vagão completo — Este capítulo era objecto do 1.º aditamento á antiga tarifa 1.

Os seus preços sofreram leves augmentos entre 3 e 10 %.

As condições deste capitulo continuam sendo as do capitulo III da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade comum a todas as empresas.

Tarifa especial n.º 2 de grande e pequena velocidade — Esta tarifa, como a que por ela é substituida, consta de dois capitulos, o primeiro estabelecendo a *taxa de segurança* sobre o valor da mercadoria transportada, que não sofreu alteração — 0,5 % com o minimo de cobrança de \$50 por expedição.

O segundo — *Reembolsos* — A taxa sobre os reembolsos com que as remessas podem ser sobrecarregadas, foi elevada de \$00,1 a \$00,12 por fracções de 100\$00 e quilometro, sujeita ao minimo de cobrança de \$15 por expedição.

Foi eliminada desta tarifa a condição segundo a qual não eram aceitas remessas sobrecarregadas com reembolsos destinados a linhas estranhas ao Sul e Sueste.

As demais condições sem alteração.

Tarifa especial n.º 3 de grande velocidade

— Comboios especiaes e passeios fluviaes em barcos a vapor — Os preços por passageiro e quilometro em comboios especiaes foram ligeiramente augmentados.

Os preços por barco alugado, não sofreram alteração.

Foi eliminado o § 3.º da antiga tarifa que estabelece bilhetes especiaes de ida e volta para feiras, romarias, etc.

Tarifa de camionagem em Lisboa — Além da tarifa de camionagem para transportes de ou para domicilio e despachos centraes em Lisboa que começou a vigorar em 1 de Fevereiro do corrente ano e de que nos ocupámos na devida oportunidade, tem o Sul e Sueste a tarifa de *camionagem entre as estações de Terreiro do Paço, Caes da Areia ou Jardim, Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados e Caes do Sodré*.

A nova tarifa apresenta sobre a de Dezembro de 1921 que por ela é anulada, apenas uns ligeiros augmentos de preços.

Tarifa de Transporte Fluvial entre Lisboa e Barreiro — Como a tarifa de 1920, é a nova tarifa dividida em tres secções como segue:

1.ª secção — Grande velocidade — Capítulo I — Passageiros — A condição relativa á multa a pagar por um passageiro encontrado sem bilhete, passou a ser de 25 % da importancia correspondente á parte do vapor ocupada (ré ou prôa); e a motivada por mudança de logar, passou a ser de 10 % além da dife-

rença do custo do bilhete, quando avise o revisor, e de 100 %, quando não tenha feito esse aviso.

As condições relativas a militares e marinheiros foram eliminadas por desnecessarias, visto ser doutrina da tarifa geral.

Capítulo II — Bagagens — A nova tarifa estabelece o preço de \$20 por tonelada com o minimo de cobrança por expedição de \$25.

A taxa por cada biciclo entre Lisboa e Barreiro foi elevada a \$10.

Capítulo III — Recovagens — O preço elevado, como o das bagagens, a \$20 por tonelada com o mesmo minimo de cobrança.

Capítulo IV — Dinheiro, valores e objectos de arte — Elevado de \$08 a \$10 a taxa por fracção indivisivel de 100\$00, com o minimo de cobrança de \$25.

Capítulo V — Carreiras especiaes — Fixado em 25\$00 a taxa que era de 23\$00 por cada vapor especial para passageiros ou para transportes funebres entre Lisboa e Barreiro, e reduzido a 10\$00 e deposito feito no acto da requisição.

O art.º 13.º deste capítulo está confuso, pois que começa por conceder o transporte gratuito nas *carreiras funebres* aos passageiros que acompanham o fereiro até o maximo de 12, e conclue por dizer que se cobra \$10 por passageiro.

A que titulo se cobram os \$10, é que não sabemos. Deveria vir explicado. Ou não se tratasse de *carreiras funebres*...

Capítulo VI — Animaes — Foram neste capítulo, in-

cluidos, alem dos animaes que figuravam no capitulo VII da tarifa anulada, os cães do antigo capitulo IV.

Os preços foram elevados entre 11 e 46 %.

Estabelece-se o deposito de 5\$00 no acto da requisição do transporte, por cada remessa de cavalos, bois, muares ou jumentos.

Capítulo VII — Veículos — A nomenclatura dos veículos vem na nova tarifa detalhada, de acordo com a da tarifa geral.

Os preços são os seguintes:

Carros de passageiros de mais de 2 rodas; embarcações, etc., cada	6\$00
Carros de passageiros de 2 rodas, cada	4\$00
" de carga; viaturas ou reparos militares, etc., com mais de 2 rodas cada	5\$00
Idem, idem de 2 rodas, cada	3\$00

Foi incluida uma condição mandando taxar a peso pelo dobro do capitulo III, as caixas de veiculos; triciclos e biciclos; carrinhos e velocipedes para creanças; macas; carretas funerarias e quaesquer veículos que não excedam 250 kilog., nem ocupem espaço superior a 2 metros cubicos.

Capítulo VIII — Este capitulo que bem poderia ter sido substituido por uma simples nota, diz-nos que não se transportam em g. v. *materias explosivas, inoflamaveis, perigosas ou infectas, nem volumes de peso superior a 1.000 kilog. e mercadorias a granel.*

Continua.



Companhia Portuguesa — Vae emfim continuar a construção da 2.ª via do Norte, devendo este ano Icvr-se a efecto a secção Coimbra-B-Pampilhosa, na extensão de 14 kilometros, e cujos trabalhos de terraplanagem e obras de arte estão desde ha muito concluidos.

— Ao que consta vae continuar a renovação da via na linha de Oeste, alem da Torres Vedras, com carris eguaes aos que foram empregados no ano passado, entre Cacem e Torres Vedras, ou sejam de 12 metros e 40 kilos de peso por metro.

O renovamento deve ser agora feito n'uma extensão de 40 kilometros, o que deve atingir as Caldas da Rainha.

Desta maneira fica a linha de Oeste renovada na parte mais importante do trafego, o que vae facilitar consideravelmente o movimento dos comboios.

Beira Alta — Prossegue o renovamento da via, que atinge já o apeadeiro da Abrunhosa. Parece, porrem, que estes trapalhos ficam agora por aqui, devendo ser retomados no proximo ano, alem de Abrunhosa.

A renovação da via com carris de 40 kilos e 12 metros está já feita n'uma extensão de 90 kilometros, ou seja desde Pampilhosa.

Se não fossem as dificuldades creadas pela guerra, a linha da Beira Alta estaria já toda renovada até á Guarda, como era tanto o desejo da Companhia.

No entanto com a parte já concluida, e com o reforço que se fez no resto da linha, a B. A. pode já

acerclar os seus comboios expressos, o que vae faze em junho proximo, no Sud-Express, que ganhará cerca de uma hora entre Pampilhosa e Vilar Formoso, o que é muito importante.

Linha de Portel a Viana do Alentejo — O Diario do Governo de 15 do mez findo publicou uma portaria, mandando proceder ao inquerito administrativo de utilidade publica, acerca da construção de um ramal de caminho de ferro de via larga que ligue a vila de Portel com a estação de caminho de ferro de Viana do Alentejo ou com o ponto central do sul que for julgado mais conveniente.



Caminhos de ferro ingleses. — No parlamento foi apresentada uma proposta para que as companhias de caminhos de ferro sejam obrigadas a ter em circulação carruagens-camas de 3.ª classe, as quaes farão parte da composição dos comboios que tenham carruagens-camas de 1.ª classe, em todas as linhas da Grã-Bretanha.

Companhia de Caminhos de Ferro de Paris a Orleans. — Esta companhia, uma das mais importantes da França, encerrou o exercicio 1922 com um saldo positivo de 215.060.008 francos.

As receitas brutas foram de 941.098.562,85 francos, e as despesas de exploração 910.984.404.

O coeficiente de exploração foi de 96,48 %, contra 119 % em 1921.

Esta melhoria foi devida mais á diminuição das despesas do que ao aumento de receitas.

Para os trabalhos de electrificação das suas linhas e pagamento ao tesouro das importâncias que deve por insuficiencia de receitas segundo o convénio 1921, teve esta companhia de emitir obrigações na importância de 900 milhões de francos.

Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alcante. — Segundo a Memoria apresentada á assembleia geral que se efectuou no dia 13 do mez passado, da qual recebemos dois exemplares, cujo envio agradecemos, os resultados da exploração no exercicio findo foram os seguintes, comparados com a do ano anterior:

	1921	1922
Receita bruta Pesetas	280.689.271	290.752.230
Despeza "	262.603.252	269.332.197
Receita liquida "	20.597.063	22.932.110

O coeficiente de exploração passou de 74,98 a 72,91 %.

As receitas da grande velocidade elevaram-se a 106.656.377,99 pesetas; mais 4.289.918 do que no ano anterior.

As despesas com o pessoal apresentam um acrescimo de 4.247.000 pesetas.

As indemnisações por perdas, avarias, etc., elevaram-se a 14.739.938 pesetas, notando-se uma diminuição de 3.718.853 sobre a do ano de 1921.

Para a melhoria de situação, que se manifestou n'este exercicio, concorreu bastante a reducção conseguida no consumo do carvão, graças á sua melhor qualidade; e á producção do carvão das minas da Reunião, que se elevou a 200.000 toneladas — mais 15.000 do que no ano anterior — sendo o preço do custo de 39,41 pesetas superior em 4,78 ao do exercicio antecedente.

O dividendo a dar ás acções é de 22 pesetas a cada uma.

Metropolitano de Madrid. — Foi inaugurado no dia 4 do mez findo a nova linha de Atocha-Puente Vallecas, que tem a extensão de 2.297 metros, e cujo traçado é muito suave e de curvas de grande raio.

Esta nova linha tem tres estações que se denominam: Menendes Pelayo, Pacifico e Puente Vallecas.

O percurso entre Atocha e Puente Vallecas efectua-se em menos de cinco minutos, incluindo o tempo de paragem nas intermedias.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Venda de barris vaslos

Esta Companhia tem para vender no seu deposito de Mangualde, 550 barris servidos a creosote, com a capacidade de 180 a 200 litros

Recebe propostas até ao dia 20 de Maio corrente, dirigidas ao Director da Exploração em Figueira da Foz.

Os barris são vendidos no deposito acima mencionado sem qualquer despesa para a Companhia.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se for aceite alguma proposta o proponente depositará na Tesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, a importância correspondente a 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 3 de Maio de 1923.—O Engenheiro Director da Exploração, F. de Figueiredo e Silva.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Maio de 1923.

Dá-se como certo que será feita com muita brevidade a missão do empréstimo de £ 4.000.000. Simplesmente não há indícios a respeito do cambio que se adoptará para a conversão das libras em escudos. Muita gente que tinha bilhetes do Thesouro da dívida flutuante apressa-se para os liquidar com o fim de tomar obrigações do novo fundo. Deste modo reduzir-se-hão consideravelmente as disponibilidades efecivas que o Thesouro conseguirá com este empréstimo, apontado como instrumento de liquidação orçamental e até de reconstituição financeira.

Dizem que ao mesmo tempo se tem a certeza de obter um suprimento de um milhão de libras em Londres para satisfação de encargos externos do Thesouro. Isto diminuiria a necessidade de transferências de ouro para o estrangeiro no período corrente. Será verdadeiro aquele boato, quando as atoadas e mistificações fazem parte do sistema da governação?

De outro lado chegam as notícias venturosa de que teremos um ano agricola de abundância excepcional. Parece que assim será quanto ao trigo, se os ventos quentes não vierem prejudicar a maturação natural das espigas. As perspectivas determinadas pela anexa seriam explendidas se a área semeada não fosse infelizmente inferior à de antes da guerra. Quanto à produção do vinho e da azeitona é evidentemente muito cedo para se fazerem os vaticínios de fartura que aparecem por todos os lados nos jornais.

O cambio melhora devagar, como se vê no boletim respetivo. Apresenta oscilações, como é sempre inevitável quando há motivos reais ou artificiais para melhorar ou piorar, porque tudo sae sempre naturalmente por um sistema de ação e reacções psicológicas e económicas. De resto, por detrás de tudo estará em grande parte a vontade do Governo, concentrador das cambiais, e do sindicato do empréstimo, como noutro lugar dizemos, sendo impossível prever até onde irá a pequena valorização do escudo e o que sucederá em seguida.

O grande caso é que a administração continua a ser a mesma: despesas colossais e ruinosas, quasi todas com pessoal e com juros; falta mais absoluta de reparações no património público; ausência completa de fomento; prosseguimento do regime de especulação, de agiotagem e de saque nacional; exigência de maiores vencimentos e salários; encarecimento constante da vida; aumento progressivo de todos os motivos de desordem social.

O próprio governo, por isso mesmo, não acredita numa grande melhoria cambial e na reorganização financeira e económica. Os seus actos estão subordinados a essa desconfiança, que é a da maioria do país. Vê-se elle obrigado a admitir o aumento das subvenções aos funcionários do Estado, que lutam com dificuldades crescentes. Publica um novo decreto de cambios, pretendendo impedir a saída do ouro especulatório ou desconfiado por meio de um regime que fiscalise todo o movimento comercial e bancário. Este regime, que dificultará gravemente o comércio e sairá cada vez mais caro ao Estado, sem todavia ter eficácia decisiva, mostra por si que o governo está muito longe de esperar dos possuidores de ouro a confiança que faz o melhor cambio, a maior actividade e a maior produção e riqueza.

Está convocada a assembleia geral do Banco de Portugal para autorizar o novo contrato com o Governo sobre a emissão de notas e destino da prata desamoedada. A maior fonte de receita do Estado perdulario continuará a estar ali. Não ha outra para um tal sistema de governação. Quando os limites estarem atingidos excedem-se, deixando-se de publicar os balancetes

Ainda assim com os recursos dos empréstimos e dos créditos e com tal regime cambial de exportação e da importação, o Governo, auxiliado pela natureza na colheita de 1923, poderá obter durante algum tempo uma certa valorização aparente do escudo. Ela será infelizmente inutilizada para o custo da vida pelo agravamento enorme dos impostos e pela especulação comercial. E no fim a queda monetária será ainda maior, se continuarmos a ter a mesma administração incapaz de atacar em cheio os problemas nacionais.

J. Q.

Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

A falta de espaço não nos permitiu ha mais tempo referirmo-nos ao relatorio da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, relativo ao ano economico 1921-1922, o que hoje gostosamente fazemos, publicando na integra o relatorio do Conselho de Administração e as respectivas contas.

SENHORES ACCIONISTAS:

No desempenho do nosso mandat, vimos apresentar vos as contas da nossa Companhia, no exercicio findo em 30 de Junho de 1922.

A conta *Thesouro Portuguez*, cuja importancia o Estado foi intimado para pagar, no cumprimento da execução da sentença arbitral de 1911, subiu para 27:386.183\$14, ou mais 18 496.631\$16 do que no exercicio anterior.

Esta diferença provem principalmente da actualização do cambio, lançamento que se fez porque as verbas de garantias de juro, £ 388:247\$50, não pagas desde 1 de Janeiro de 1919, estavam debitadas a cambios que mostravam o debito do Estado muito inferior ao que actualmente é, não tendo essas garantias sido pagas nas épocas respectivas e aos cambios da ocasião, serão definitivamente calculadas ao cambio da ocasião em que forem pagas. Para nos aproximar-mos, porem, quanto possível da verdadeira importancia em dívida, temos de fazer as correções, pelo menos anualmente, debitando ou creditando o Estado pelas diferenças que forem aparecendo, resultantes das oscilações cambiais. Nas contas de «Coupon não pagos» e «Obrigações sorteadas para pagar» procedeu-se de igual forma, actualizando também os cambios a que estavam feitos os lançamentos, correspondendo aos das garantias do juro.

Como sabeis pelos nossos relatórios anteriores, o Governo depositava na Caixa Geral de Depósitos, desde o primeiro semestre de 1919, uma importância anual, obtida por um cálculo que a companhia contestou em uma acção de arbitragem ainda pendente, sob o título de anuidades do resgate e na qual incluía a garantia do juro ao par, contra o estabelecido na sentença arbitral de 1911 agora executada, e um saldo que constituía a confissão do direito da Companhia a uma anuidade independente da garantia do juro, direito que o Governo, por outro lado negava, sendo a diferença entre aquele saldo e o que, pelo contrato pertence à Companhia, resultante da forma errada porque a comissão fez aquele cálculo.

A Companhia não devia receber essas importâncias em tais condições, porque isso seria concordar com o resgate e com o cálculo do Governo nem mesmo as podia receber, porque, logo que eram depositadas, eram arrestadas ilegal e indevidamente pelo Ministério das Finanças.

Tendo, porem, o vosso Conselho de Administração conhecimento, do que se afirmava no Parlamento que tais importâncias estavam à disposição da Companhia, demos os passos necessários para a sua cobrança, *por conta do debito do Estado, para cujo pagamento foi citado em execução da arbitragem de 1911*, sendo-nos paga a quantia de 1:955.735\$92, de capital depositado, e 64 75 \$92 de juros contados pela Caixa Geral a favor da Companhia, e o recibo passado nesses precisos termos.

Alem disso, oficiámos ao Sr. Ministro das Colónias agradecendo o pagamento e informando-o do destino a dar áquelas importâncias.

Faziamos notar nesse ofício, que a importânciia era recebida por conta do que o Estado devia à Companhia, e que foi citado para lhe pagar, não importando esse recebimento desistência de nenhuma das reclamações formuladas nas acções pendentes no Tribunal do Comércio de Lisboa, nem de quaisquer outras, que porventura a Companhia tivesse ainda de fazer.

Ao mesmo tempo fizemos os Trustees scientes d'este pagamento e das intenções da Companhia sobre esses fundos, esperando a sua opinião sobre tal assunto.

No entretanto, e usando dos poderes que lhe são conferidos pelo artigo 39.º do estatuto e nomeadamente pelo da alínea 6) do nosso artigo, resolveu colocar a importânciia de 1:955.735\$92 em promissórias dos Bancos Comercial, Ultramarino e Aliança, e da casa Pinto & Sotto Mayor; e de dispor dos juros para pagamento do que tinha recebido em virtude d'um crédito que lhe concedeu a Casa Henry Burnay & C.ª, e para as suas despesas indispensaveis.

A colocação em promissórias, em nada impede que seja dada a essas verbas qualquer destino, que d'um momento para o outro se resolva, pelo desconto que d'elas se pode fazer nos mesmos Bancos, permitindo ao mesmo tempo, o seu prejuizo para os obrigacionistas, ir aproveitando o juro necessário para as despesas da Companhia.

Logo que os Trustees, curadores e representantes legaes dos obrigacionistas, e unicos com quem a Companhia pode tratar todos os assuntos relativos a estes, segundo o estipulado no con-

trato de curadoria, apresentarem o seu modo de ver sobre este assunto, o Conselho de Administração lhe dará o andamento conveniente.

Não pode haver dúvida de que o Governo, não tendo posto embargos á citação para pagamento á Companhia, do seu debito á o dem n'aquela data, e dos mais que sucessivamente se fosse apurando dever-lhe, e tendo feito este pagamento por conta do nosso debito, contra recibo nos termos indicados, reconheceu implicitamente a sua obrigação de pagamento, e é de esperar, portanto, que vá habilitando a Companhia a cumprir os seus deveres para com os obrigacionistas, evitando o aumento d'uma dívida que, pela sua importância, possa trazer resultados inconvenientes, ou entrando em um acordo legal e conveniente para ambas as partes, afim de se liquidar por uma vez esta já tão longa questão.

As outras contas tiveram, como vereis, o seu movimento normal, passando para a conta de *Lucros suspensos* a importância de 589.724\$84 e ficando a importância d'ela em 4:322.066\$18,7.

Demos-vos conta, no nosso ultimo relatorio, da forma por que finalmente nos foi feita justiça, com relação á exploração da nossa linha, afirmando-se que a *pessima administração do Estado faz levar com saudade os tempos da administração da Companhia, contra quem tantos e tão ruidosos protestos se fizeram ouvir.*

Desnecessario se torna, portanto, continuar a registar as queixas e reclamações, que de toda a parte continuam a ouvir-se contra o actual serviço do caminho de ferro.

As nossas questões contra o Estado continuam a arrastar-se morosamente no Tribunal do Comércio de Lisboa, mercê dos embargos que continuam a pôr-lhe os representantes do Governo, demonstrando sempre por essa forma a convicção que tem de que a sentença final será favorável á Companhia, como todas as que tem sido dadas.

Porto, 5 de Novembro de 1922.

PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO,

*Augusto Gama.
Julio Mauricio Lopes.
José Augusto Monteiro.*

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Em 30 de Junho de 1922

Propriedade	57.828\$93,7
Moveis e Utensilios.....	20.669\$78,6
Construcção	12:459.342\$85,4
Papeis de Credito.....	98.019\$50
Capital	3.600.000\$00
Obrigações.....	8:298.000\$00
Lucros suspensos.....	4:322.066\$18,7
Trustees c/ de deposito £ 3.00.000	16.650\$00
Acções em caução.....	34.200\$00
Corpos gerentes, conta de caução	34.200\$00
Thesouro, conta de reclamações.	2:631.672\$16
Artigos 25º e 26º, do contracto de 25 de Setembro de 1885.	2.002.802\$74,4
Thesouro Portuguez conta nova .	27:936.183\$14
Contracto de 11 de Março de 1897	816.082\$74,4
Direcção em Loanda	3.505\$52
Exploração.....	613.766\$76,8
Suspensão dos vencimentos aos corpos gerentes.....	17.085\$00
Governo Portuguez, conta de terrenos.....	1:820.000\$00
Artigos 25º n.º 2 do contracto de 25 de Setembro de 1885.....	1:820.000\$00
Subvenções não recebidas.....	640.894\$96,5
Coupons não pagos.....	23:236.878\$63
Obrigações sorteadas não pagas.	1.075.459\$01,5
Administrador delegado em Lisboa	2.811\$61
Devedores e credores.....	22.050\$79
Obrigações em ser.....	148.500\$00
Trustees c/ de Despezas £ 810.08	3.645\$15
Pinto & Sotto Mayor.....	1.744\$39
Caixa.....	8.809\$03
	45:869.434\$84,5
	45:869.434\$84,5

ESCLARECIMENTOS

Papeis de crédito	
Saldo a saber:	
1 obrigaçāo da Companhia a ...	79\$59
2.000 accões da Mala Real Portugueza (Memoria).....	20\$00
1.600 accões da Companhia a 61\$20.....	97.920\$00
Obrigações	
Creadas:	
9.450 de 450\$00 { Series A e B .	4.252.500\$00
47.250 de 90\$00	4.252.500\$00
1.650 de 90\$00 Serie C.....	148.500\$00
Menos sorteadas:	
Series A e B	8.653.500\$00
363 de 450\$00....	174.600\$00
2.010 de 90\$00....	180.900\$00
Explicações	
Soma das obrigações criadas....	8.653.500\$00
Da qual:	
Recebido dos Trustees em pagamento da construção....	6.186.150\$00
Diferença na emissão	2.296.350\$00
Consolidados vendidos..... £ 1.300	5.850\$00
Em consolidados ingleses e m poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 3.700	16.650\$00
Obrigações em ser..	148.500\$00

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

DEBITO	
Diferença de Cambio	52\$57,2
Pago por gastos d'Administração	17.961\$00
Idem por gastos geraes.....	20.520\$98 8
Despesas em Londres.....	5.898\$70
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	589.724\$84

CREDITO	
Comissões e Transferencias.....	520\$00
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto.....	1.500\$00
Juros em diversas contas.....	632.138\$10

Este relatorio é acompanhado do do Conselho Fiscal que conclue por pedir a aprovação das contas, propondo um voto de louvor ao Conselho do Administração, e que o mesmo Conselho procure resolver a questão dos obrigacionistas por meio de acordo com estes.

Como annexo apresenta a lista das obrigações sorteadas por pagar em 21 de Dezembro de 1922.

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depositos, de Barreiro, Alferrarede, Óbidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico solvel
Adubos compostos em agua para todas as culturas
Massa de purgueira

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras, com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita installação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Gompanhia no Barreiro

Agente e Revendedora da

Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio - Sulfato de potassio e Kainite

Bagaços eleaginosos para alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA -- R. do Comercio, 49 -- PORTO -- R. Mousinho da Silveira, 257

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE CONSTRUCCIONES

BABCOCK & WILCOX

SÉDE PRINCIPAL: ERCILLA N.º 28

BILBAU

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

Caldeiras

Aquo-Tubulares
para usos
Terrestres
e Marítimos

Locomotivas

Guindastes
eléctricos
e de vapor

Bombas
de vapor
horizontais
e verticais
systema
"WEIR"

Bombas
centrifugas
"DRYSDALE"

Fornalhas
automáticas

Sobre aquecedores
de vapor

Purificadores
d'água

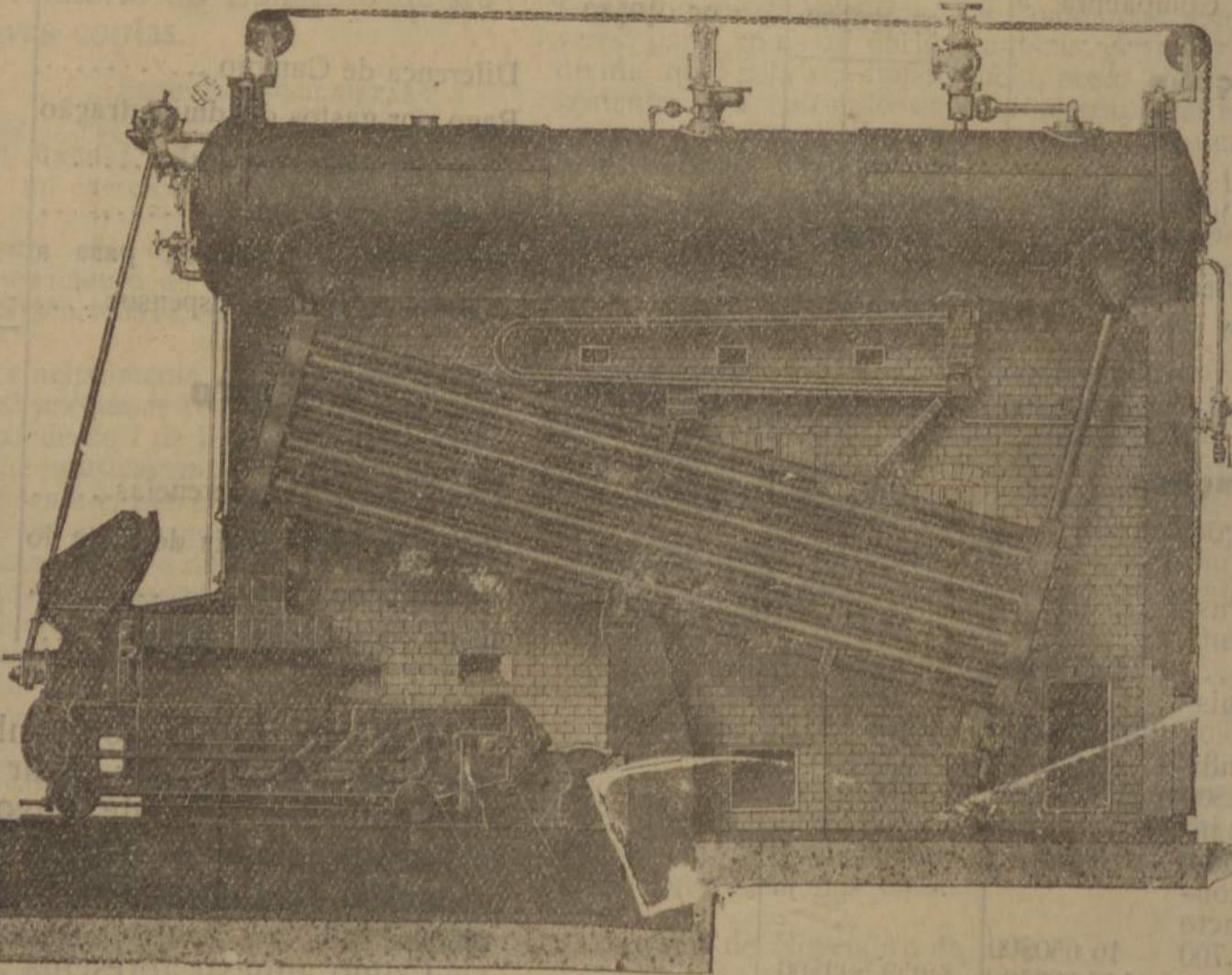
Chaminés
de aço

Economizadores
de combustível

Queimadores
de óleo

Aparelhos
para a
combustão
de carvões
pulverizados

Tubagem
para todos
os efeitos



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

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 27.200:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

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

Dependencias:

INGLATERRA—Londres, Bishopsgate, 9

FRANÇA—Paris, 8, Rue du Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, Liberty Street

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

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

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

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

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa, Bombaim.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.