

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 36.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 851

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

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Administrador, J. da Silva Pereira

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

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Junho de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

SUMMARIO

O empréstimo e o cambio 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
Linhas Portuguesas.....	355
Boletim commercial e financeiro.....	357
Caminhos de ferro através d'Africa.....	356

Aos 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 despesas 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 enviámos 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 instancia tomar, assim pautaremos o procedimento a seguir de futuro.

Conselheiro Fernando de Sousa

(Nemo)

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

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

Os atrasos na saída da "Gazeta"

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

Bastantes arrelias 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 machina que fez com que o numero do dia 1 do mez findo sofresse atraso 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 atrasaram 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 autorisa a emissão do *fundo interno-externo* de 6,5 %¹⁰. O Governo e os seus defensores haviam apregoado no começo 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 pouco 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 entregarão 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 retraimento e base da estratégia 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 expectativa da valorização do escudo, vão demorar, quanto poderem, as suas compras de ouro. Crescerão estas depois, naturalmente, logo que esteja ou pareça estar iminente a nova reacção favorável às 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 eles, como sempre se disse. Os juros dos novos títulos valerão mais em notas.

Hoje, o primeiro dos especuladores é o Estado, embora ao contrario dos outros ele tenha perdas sempre, quer na compra quer na venda de cambiais. 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 cambiais, a ténue melhoria monetária? Porque seria gravíssimo fazê-lo, se ainda não está convencido 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 veio a dar neste 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 cambiais 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 freguezes!... No fim de todas as jornadas, o que tivemos ou teremos sempre? Grandes prejuizos 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 principio do ano de 1922-23. Não ha declarações oficiais 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 opposição 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 equilibrio, 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. Têmo-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 periodos 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. N'uma palavra, será preciso, como até agora, inflar cada vez mais também a circulação. Imaginam que é realisavel 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 ruinoso 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 appareceu 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 illusões a respeito da situação. Decerto, porem, a não copreendem 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, excluidas as verbas das administrações autónomas e as das subvenções aos funcionários de todos os ministérios. Gastariamos assim com estes, fóra das contas do material, mais uns vinte milhões de libras do que em 1913-14, se fôsse 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 reorganisação 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 d'este caminho que ela não pode trilhar. Sómente procura manter uma falsa ordem, com o dinheiro do Banco, do contribuinte e dos agiôtas. 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. Desvalorisará cada vez mais a moeda, ainda que faça estabilizações ou melhorias transitórias com empréstimos, créditos e vendas de cambiais. O seu efeito é uma grande ruína económica 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 escalonar-se segundo a ordem do seu emprego, para evitar percursos inúteis e perdas de tempo.

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

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 economisar.

X — *Estações de mercadorias*

São também 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., augmenta o rendimento das instalações e das manobras, especialmente nas estações maritimas e semelhantes, onde ha que fazer a manutenção de materias 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 augmentar 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. Lammalle correspondeu ao seu magistral relatorio-resumo.

Eis as conclusões:

Material e linhas

1) «Verifica-se uma tendencia geral a augmentar 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 vãos, 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 proposito 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 relatório 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 tráfego 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 diminuída, pelas razões que expuz no meu relatório de 1921».

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

Comboios

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

«Sem uma certa importancia, trajectoria e regularidade do tráfego, 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 commerciaes elevadas e realizar, quanto possivel, o paralelismo das velocidades».

Mercadoria de detalhe

8) «A rapidez do transporte não deve agravar, alem d'um 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 presuppõe 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 fariamos em piores circumstancias 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'um 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 diminuído 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 sofrem 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 praso 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 organizada, dada ainda a falta de ligações telefónicas».

Não é difficil melhora-la e seria de bom aviso interessar (transitóriamente e nos periodos de maior falta de material) o pessoal dos molhes de descarga na libertação do material chegado, isto feito, — claro está — por fórma 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 signalisação sobre a via, que deve subsistir sempre.

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

1) «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 tachímetros, 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 nalgumas redes rancezas, v. g. Norte.

(Continua).



(Continuação do n.º 850)

39.ª

Se a Empresa 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.º 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 Empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à Empresa, 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.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

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

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

§ 5.º 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 Empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a Empresa, 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 Empresa 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 Empresa, até completar a importância das despesas feitas, 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 proverá por sua própria autoridade provisoriamente para que a dita exploração continue por conta da Empresa, e intimá-la há logo para ela se habilitar a cumprir a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se três meses depois de intimada na forma desta condição, a Empresa 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 elle lhe são feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º 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 Empresa 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 elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por 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 férreas durante todo o tempo da concessão.

47.ª

A Empresa fica sujeita:

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

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telégrafo-postal;

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

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

48.ª

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

Estes regulamentos são obrigatórios para a Empresa, 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 telégrafo 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 Empresa 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 Empresa adjudicatária.

54.ª

Antes da assinatura do contrato e como garantia da sua execução, a Empresa fará um depósito de 8.000\$, que poderá ser levantado quando a Empresa 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 selo, na importância total de 5\$90, devida por este contrato, que vai escrito em onze folhas deste livro, rubricadas pelos outorgantes, com excepção 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 comigo as pessoas nêlê mencionadas depois de a todas ser lido por mim em voz alta.

Tem coladas três estampilhas de imposto de selo, 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 Republica 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 Republica, 8 de Março de 1923.— O Ministro do Comércio e Comunicações, *João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.*



(Continuação do n.º 850)

Capitulo VI — a) aluguer de salões — Os preços foram augmentados 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 incluída uma nova condição, segundo a qual os passageiros, que utilizarem carruagens não pertencentes ao Sul e Sueste, pagarão a taxa suplementar de \$05 por vehiculo e quilometro percorrido.

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

Condições identicas ás da tarifa anterior.

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

Condições sem alteração.

Capitulo 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.

Capitulo 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 applicavel a Lisboa.

O de 20\$00 por tonelada applicavel 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.

Capitulo X — Animaes vivos por vagão completo — Este capitulo 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 substituída, 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 extranhas 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 — Alem 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 — Capitulo 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 occupada (ré ou prôa); e a motivada por mudança de logar, passou a ser de 10 % alem 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 desnecessárias, visto ser doutrina da tarifa geral.

Capitulo II — Bagagens — A nova tarifa estabelece o preço de 2\$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.

Capitulo III — Recovagens — O preço elevado, como o das bagagens, a 2\$20 por tonelada com o mesmo minimo de cobrança.

Capitulo 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.

Capitulo 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 capitulo 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*...

Capitulo VI — Animaes — Foram neste capitulo, 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.

Capitulo VII — Veiculos — A nomenclatura dos veiculos 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 incluída 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 veiculos que não excedam 250 kilog., nem ocupem espaço superior a 2 metros cubicos.

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

Continua.



Companhia Portuguesa — Vae enfim continuar a construção da 2.ª via do Norte, devendo este ano levar-se a efeito 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, porém, 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 concluída, e com o reforço que se fez no resto da linha, a B. A. pode já

acelerar os seus comboios expressos, o que vae fazer 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 Alemtejo — 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 Alemtejo 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 augmento de receitas.

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

Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante. — 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 redução 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.

ARREMATACÕES

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 despeza 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 importancia 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 Malo de 1923.

Dá-se como certo que será feita com muita brevidade a comissão do empréstimo de £ 4.000.000. Simplesmente não ha indícios a respeito do cambio que se adoptará para a conversão das libras em escudos. Muita gente que tinha bilhetes do Thesouro da divida flutuante apresta-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 transferencias de ouro para o estrangeiro no periodo corrente. Será verdadeiro aquele boato, quando as atoardas e mistificações fazem parte do sistema da governação?

De outro lado chovem as noticias venturosas de que teremos um ano agricla de abundancia excepcional. Parece que assim será quanto ao trigo, se os ventos quentes não vierem prejudicar a maturação natural das espigas. As perspectivas determinadas pela aneza seriam esplendidas se a area semeada não fosse infelizmente inferior á de antes da guerra. Quanto á producção do vinho e da azeitona é evidentemente muito cedo para se fazerem os vaticinios de fartura que aparecem por todos os lados nos jornaes.

O cambio melhora devagar, como se vê no boletim respectivo. Apresenta oscillações, como é sempre inevitavel quando ha motivos reaes ou artificiaes para melhorar ou piorar, porque tudo sae sempre naturalmente por um sistema de acção e reacções psicologicas e economicas. De resto, por detraz de tudo estará em grande parte a vontade do Governo, concentrador das cambiases, e do sindicato do empréstimo, como noutro lugar dizemos, sendo impossivel 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 colossaes e ruinosas, quasi todas com pessoal e com juros; falta mais absoluta de reparações no patrimonio publico; ausencia completa de fomento; proseguimento do regime de especulação, de agiotagem e de saque nacional; exigencia de maiores vencimentos e salarios; encarecimento constante da vida; aumento progressivo de todos, os motivos de desordem social.

O proprio governo, por isso mesmo, não acredita numa grande melhoria cambial e na reorganização financeira e economica. Os seus actos estão subordinados a essa descença, que é a da maioria do paiz. Vê-se elle obrigado a admitir o aumento das subvenções aos funcionarios do Estado, que lutam com dificuldades crescentes. Publica um novo decreto de cambios, pretendendo impedir a sahida do ouro especulatório ou desconfiado por meio de um regime que fiscalise todo o movimento comercial e bancario. Este regime, que dificultará gravemente o commercio e sahirá cada vez mais caro ao Estado, sem todavia ter eficacia 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 producção e riqueza.

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

Ainda assim com os recursos dos empréstimos e dos creditos 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. Ella será infelizmente inutilizada para o custo da vida pelo agravamento enorme dos impostos e pela especulação commercial. E no fim a queda monetaria será ainda maior, se continuarmos a ter a mesma administração incapaz de atacar em cheio os problemas nacionaes.

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 18 496.634\$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 epochas respectivas e aos cambios da ocasião, serão definitivamente calculadas ao cambio da ocasião em que forem pagas. Para nos aproximar-mos, porem, quanto possivel da verdadeira importancia em divida, 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 «Coupons não pagos» e «Obrigações sorteadas p r pagar» procedeu-se de igual forma, actualizando tambem os cambios a que estavam feitos os lançamentos, correspondendo aos das garantias do juro.

Como sabeis pelos nossos relatorios anteriores, o Governo depositava na Caixa Geral de Depósitos, desde o primeiro semestre de 1919, uma importancia anual, obtida por um calculo que a companhia contestou em uma acção de arbitragem ainda pendente, sob o titulo 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 contracto pertence á Companhia, resultante da forma errada porque a comissão fez aquele calculo.

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

Tendo, porem, o vosso Conselho de Administração conhecimento, do que se afirmava no Parlamento que taes importancias estavam á disposição da Companhia, demos os passos necessarios 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 n'esses precisos termos.

Alem d'isso, officiámos ao Sr. Ministro das Colonias agradecendo o pagamento e informando-o do destino a dar áquelas importancias.

Faziamos notar n'esse officio, que a importancia era recebida por conta do que o Estado devia á Companhia, e que foi citado para lhe pagar, não importando esse recebimento desistencia de nenhuma das reclamações formuladas nas acções pendentes no Tribunal do Comercio de Lisboa, nem de quaesquer 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 b) do nosso artigo, resolveu colocar a importancia de 1:955.735\$92 em promissórias dos Bancos Commercial, Ultramarino e Aliança, e da casa Pinto & Sotto Mayor; e de dispor dos juros para pagamento do que tinha recebido em virtude d'um credito que lhe concedeu a Casa Henry Burney & 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 necessario para as despesas da Companhia.

Logo que os Trustees, curadores e representantes legais 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 duvida 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 divida que, pela sua importancia, 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 importancia de 589.724\$84 e ficando a importancia d'ela em 4:322.066\$18,7.

Demos-vos conta, no nosso ultimo relatorio, da forma porque finalmente nos foi feita justiça, com relação á exploração da nossa linha, afirmando-se que a *pessima administração do Estado faz lembrar 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 Comercio de Lisboa, mercê dos embaraços que continuam a pôr-lhe os representantes do Governo, demonstrando sempre por essa forma a convicção que tem de que a sentença final será favoravel 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.

Balanco 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 £ 3.00.0.0	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 25.º e 26.º, 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 25.º 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	2.814\$61	
Devedores e credores.....		22.050\$79
Obrigações em ser.....	148.500\$00	
Trustees c/ de Despezas £ 810.0 8	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 obrigação da Companhia a ...	79\$50	
2.000 acções da Mala Real Portuguesa (Memoria).....	20\$00	
1.600 acções da Companhia a 61\$20.....	97.920\$00	98.019\$50
Obrigações		
Creadas :		
9.450 de 450\$00 } Series A e B .	4.252.500\$00	
47.250 de 90\$00 } Serie C.....	4.252.500\$00	
1.650 de 90\$00	148.500\$00	
Menos sorteadas :		
Series A e B		
363 de 450\$00....	174.600\$00	
2.010 de 90\$00....	180.900\$00	355.500\$00
		8.298.000\$00
Explicações		
Soma das obrigações creadas....	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 inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 3.700	16.650\$00	
Obrigações em ser..	148.500\$00	8.653.500\$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	
Despezas em Londres.....	5.898\$70	
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	589.724\$84	634.158\$10
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	634.158\$10

Este relatório é acompanhado do do Conselho Fiscal que conclue por pedir a aprovação das contas, propondo um voto de louvor ao Conselho de 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 Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

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

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 moído na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

Agente e Revendedora da

Deutsche Kalisyndical

FORNECE À 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. Meusinho da Silveira, 257

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE CONSTRUCCIONES

BABCOCK & WILCOX

SÉDE PRINCIPAL: ERCILLA N.º 28

BILBAU

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

Caldeiras
Aquo-
Tubulares
para usos
Terrestres
e Maritimos

Locomotivas

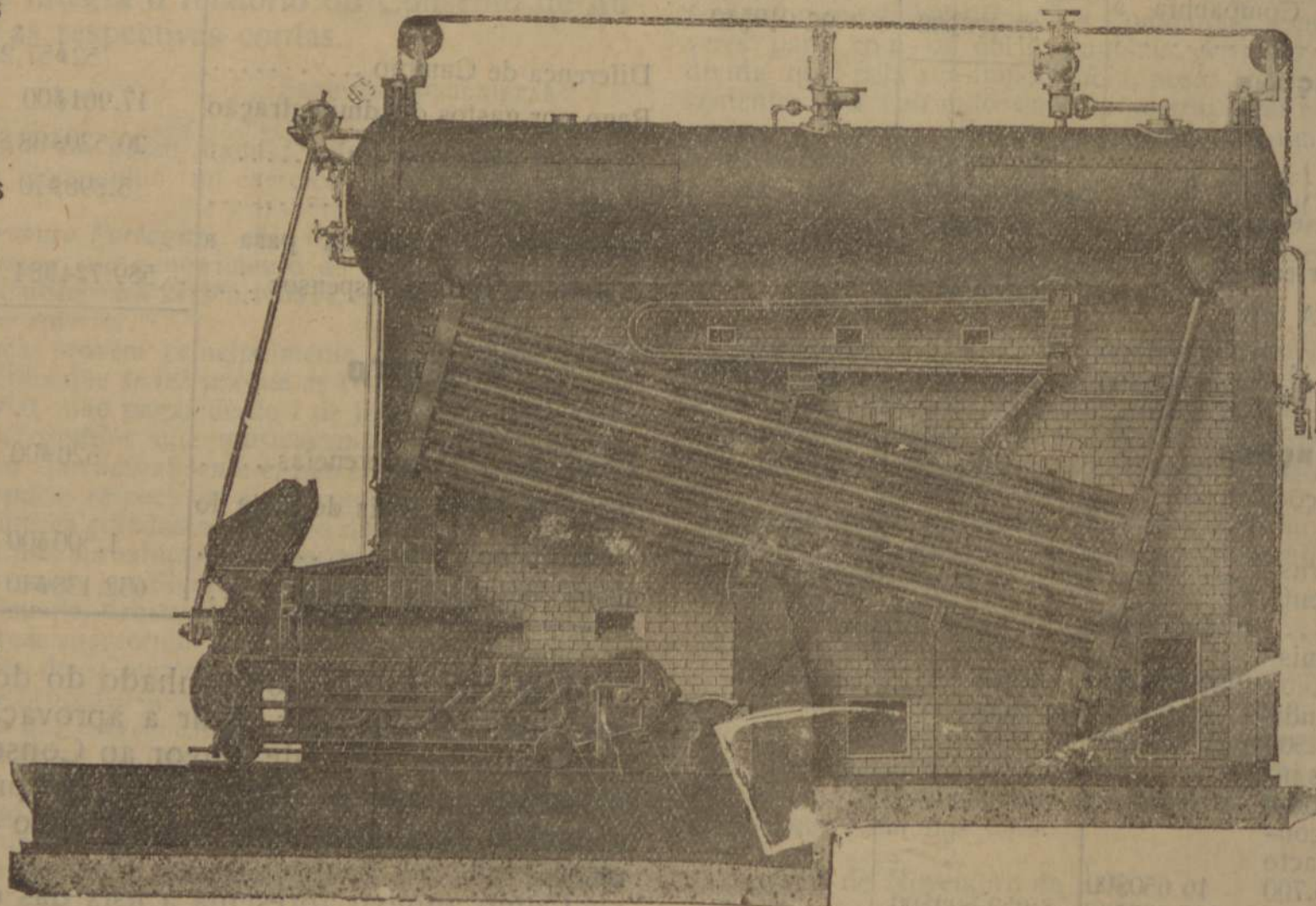
Guindastes
eléctricos
e de vapor

Bombas
de vapor
horizontaes
e verticaes
systema

«WEIR»

Bombas
tnerifugas
«DRYSDALE»

Fornalhas
automaticas



Sobre aque-
cedores
de vapor

Purificado-
res d'agua

Chaminés
de aço

Economisa-
dores de
combustivel

Queimado-
res de oleo

Aparelhos
para a
combustão
de carvões
pulverizados

Tubagem
para todos
os effeitos

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, *Bhishopsgate, 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, Évora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Gueda, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandella, Olhão, Ovar, Portalegre, Penafiel, Portimão, Porto, Póvoa do Varzim, Rego, Santarém, Silves, Torres Vedras, Vianna 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, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa, Bombaim.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.