

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministérios 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)  
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 852

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 Horta Seca, 7

LIBOA, 16 de Junho de 1923

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

## SUMMARIO

Aos nossos assignantes.....	
L. Mendonça e Costa.....	
A Companhia de P. P. F. por Fernando de Sousa....	
O problema do custo da vida, por Quirino de Jesus...	
Convenção de Berne.....	
União Industrial de Caminhos de Ferro.....	
Parte official.....	355
Viagens e transportes.....	355
O Congresso de Roma e os Caminhos de ferro do Estado Italiano, pelo engenheiro Carlos Manitto Torres	351
Linhas Estrangeiras.....	355
Parte financeira, por Q. J.....	
Alistamento de ferroviarios para o Rhur.....	
Regulamentação ferroviaria em Espanha.....	
Carteira dos accionistas.....	

## AOS NOSSOS ASSIGNANTES

Vendo-nos privados de enviar pelo Correio como anexos da *Gazeta*, as publicações que temos para distribuir, como tivemos ocasião de explicar no nosso ultimo numero, lembramos de de novo aos nossos estimados assignantes, que teem á sua disposição no nosso estriptorio as novas tarifas das linhas do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste), onde lhes serão entregues gratuitamente.

Os srs. assignantes que desejarem lhes sejam enviadas pelo correio, deverão juntar á sua requisição a quantia de 1720 para pagamento dos respectivos portes.

Os srs. assignantes que desejarem as novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, deverão enviar-nos alem da importancia de 13700, custo cada coleção, a quantia de 780 para portes do correio.

## L. MENDONÇA E COSTA

A magnifica revista «Brazil-Ferro-Carris», do Rio de Janeiro, refere-se no seu numero de 10 de Maio findo, em termos que nos deixam penhorados ao passamento do nosso saudoso Director, sr. Mendonça e Costa, e transcreve em homenagem á nossa *Gazeta* as palavras de saudade que Carlos d'Ornelas consagrou, no numero 1 de Abril ultimo, ao seu querido amigo e Director.

Esta manifestação de uma tão amavel camaradagem, veio cimentar arreigadamente as asmtisosas relações que ha muito mantemos com o nosso ilustre colega de Alem-Atlantico, ao qual aqui deixamos expresso o nosso reconhecimento por tão grande gentileza.

## A companhia do Porto á Pova de Famalicão em 1922

O relatorio de 1922, que temos presente, acusa sensível e prometedora melhora na situação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, exactamente na ocasião em que toma a iniciativa do consideravel melhoramento constituido pelo prolongamento da Boa Vista á Trindade.

As receitas do trafego liquidas de impostos atingiram 1.514.311\$01 contra 946.444\$88 em 1921. O augmento foi pois de 567.866\$13.

Este consideravel augmento foi devido principalmente á elevação das sobretaxas, mas contribuiu tambem para ele o desenvolvimento assás lisongeiro do trafego, como o mostram os seguintes numeros indicando as suas diferentes parcelas:

	Numero			Receita (escudos)		
	1922	1921	+	1922	1921	+
Passageiros (mil)...	1.055	889	166	997.626\$	586.702\$	410.924\$
Grande velocidade...	5.495	6.506	989	109.313\$	67.781\$	41.532\$
Pequena velocidade...	59.515	60.883	1.368	394.815\$	279.895\$	114.920\$
Receita eventual...	—	—	—	12.556\$	12.066\$	490\$

O consideravel cugmento de 166.000 passageiros e 989 toneladas de recovagem apesar da elevação de preços foi obtido sem grande augmento do percurso dos comboios, que apenas subiu de 163.064 kilometros em 1921 a 180.143 em 1922.

A receita por kilometro de via elevou-se a 23.744\$ contra 14.854\$ em 1921 e por kilometro de trem respectivamente a 8\$43 e 5\$83.

As receitas fora do trafego foram de 5.339\$25; em 1921 foram 4.200\$97.

As despesas d'exploração elevaram-se a 1.383.69\$06 contra 914.329\$56 em 1921, ou mais 469.366\$52.

A receita liquida da exploração foi pois 135.954\$20 contra 36.316\$31 em 1921, ou um augmento de 99.637\$89, resultado sobremodo satisfatorio.

A despesa por kilometro de via foi respectivamente 21.620\$25 e 14.286\$39 e por kilometro de trem 7\$68 e 5\$61.

O coeficiente d'exploração desceu de 0,962 a 0,911.

Convem dar noticia das despesas decompostas por serviços e expressas em escudos:

	1922	1921
Administração e diversos.....	10.009\$	10.462\$
Direcção e serviço geraes.....	150.902\$	74.430\$
Movimento.....	236.726\$	149.620\$
Via e obras.....	384.472\$	93.656\$
Tracção e oficinas.....	601.587\$	586.160\$
	1.383.696\$	914.328\$



O principal augmento deu-se em via e obras, mais 190.816\$ que em 1921, no que entram os carris e material de fração por 252.548\$ graças a uma importante aquisição de material para renovação, tendo por futura contrapartida o valor dos carris inutilizados que se levantarem.

Na tracção houve apenas um agmento de 15.427\$ apesar de ter crescido 26.493\$ a despesa com pessoal. Deve-se notar que no combustível houve uma diminuição de 63.875\$.

O augmento de despesa com pessoal originado pela melhoria de vencimentos e subvenções foi de cerca de 180 contos. Este aumento, junto ao de 290 contos de material de via, representa a cifra de augmento total das despesas.

No trafego de pequena velocidade avultaram as seguintes mercadorias:

	1922	1921
Madeiras .....	25.900 <sup>1</sup>	23 583 <sup>1</sup>
Cereaes.....	11.057	8.200
Vinho.....	3.654	5.215
Farinha.....	1.995	3.136
Sal.....	2.231	20.57
Ferro e carvão.....	1.902	1.797
Mercearias.....	1.776	1.997
Cebola .....	907	1.836
Minerio de ferro.....	381	—

Os resultados financeiros da gerencia são verdadeiramente animadores.

Com efeito, aos 135.954\$20 da receita liquidada a exploração, incluindo as receitas fora do trafego juntaram-se 1.213\$89 de juros e descontos e 4.322\$02 de lucro na venda de material, o que soma 141.490\$11 para ocorrer aos encargos de 56.116\$96 representados por 37.919\$25 de juro e amortisação das obrigações e 18.197\$71 de deficit de 1921.

Ficou pois um saldo de 85.373\$15, que alem do conveniente reforço de fundos de reserva, permite a distribuição do dividendo ás acções, como é de justiça e conveniencia publica.

O dividendo proposto de 6 % representa 32.700\$00 apenas.

No momento em que a Companhia vae realizar a iniciativa do prolongamento da linha até ao coração da cidade, pondo-a em condições de bem servir o trafego suburbano; quando ela prepara o alargamento da via para 1.<sup>ma</sup> unificando-a com as linhas congeneres da região; quando ela pensa em construir as ligações directas com a linha de Guimarães e com o porto de Leixões, cujas obras vão enfim ser realisadas; é nesse momento, em que mais importa avigorar a confiança do capital e atrahir-o a empreendimentos ferroviarios, que surge o espectro de uma lei injusta e lesiva dos direitos das empresas levianamente elaboradas para transigir com o jacobinismo ignaro do parlamento.

Era em principios de 1920. Urgia augmentar as sobretaxas, para se poderem atender exigencias do pessoal feitas sob a cominação de greve. Por outro lado, não se pensou que das sobretaxas resultasse o minimo lucro para os congressos.

Que se fez pois? Determinou-se que essa reccita suplementar fosse exclusivamente destinada a melhorar vencimentos, a ocorrer ás despesas d'exploração e aos encargos financeiros, e a custear despesas da conta d'estabelecimento. O saldo que houvesse reverteria para o Estado.

Em artigos de 16 de abril e 1 de maio de 1920 analysei esse deploravel diploma, acervo de erros juri-

dicos e economicos. Não se quiz vêr que as sobretaxas significam apenas a actualisação, incompleta aliás, das taxas das tarifas em harmonia com a desvalorisação da moeda.

Todos os diversos ramos da industria dos transportes, terrestres e maritimos, elevaram as suas tarifas sem que o Estado chamasse a si parte das receitas suplementares assim obtidas.

Quando a moeda vale 20 vezes menos, porque se pretendeu, ao quintuplicar apenas os preços de transporte, privar as companhias de caminhos de ferro de saldos que legitimamente lhes pertencem?

Se ha saldo dos encargos obrigatorios, porque não ha de ter remuneração, por modesta que seja, o capital immobilizado nas linhas e incorporado no dominio publico?

Porque não hão de receber dividendo as acções? Porque se hão de esbulhar de um juro, integral ou pelo menos parcial, as obrigações do 2.<sup>o</sup> grau, encargo obrigatorio dentro dos recursos de que se poder dispor?

Compreendia-se que neste preceito excepcional se limitasse ao juro normal, 6 a 8 %, o dividendo das acções e que os excessos de receita fossem para um fundo destinado a costear aquisições de material e novas construcções de linhas respectivas.

Avocar porem a si o Governo receitas de trafego, que pertencem ás empresas pelos seus contratos e resultam da actualisação incompleta das tarifas, é bolchevismo puro.

A disposição da lei é errita e nula, porque briga com os contractos, que são leis especiaes regendo as relações do Governo e das empresas e attribuindo a estas a propriedade das receitas do trafego.

Como se querem atrair capitaes á construcção de caminhos de ferro, se longe de se garantir o juro, se pretende privar-os da remuneração que podiam ter sem onus do Thesouro?

A Companhia de Guimarães, com uma administração economica, tem conseguido dar ás suas acções o dividendo de 6 %. Como se ha de animar a prolongar a sua linha até a região de Basto, se tendo meio de dar dividendo, o Estado pretende confiscar-lhe, em nome de uma lei absurda, receitas que são muito suas?

A Companhia de Povoá, depois de ter dado dividendo ás acções, atravessou uma crise, hoje felizmente superada, e pode voltar a dal-o, exactamente quando tem um largo e fecundo plano de desenvolvimento da sua linha pela construcção de varios troços e pela electrificação. Pois é nesse momento que uma lei iniqua ha de vir esbulhar-a de receitas que são muito suas e impedil-a de dar ás suas acções um modesto dividendo que lhe rebusteça o credito e afoute o capital a novos empreendimentos?

Porque se não ha de considerar obrigatorio (e moralmente o é) o encargo do dividendo ás acções, quando haja recursos para o distribuir?

Tudo depende de uma larga e criteriosa interpretação da lei, considerando encargo obrigatorio o dividendo, quando haja possibilidade de o distribuir, como succede com o coupon das obrigações do 2.<sup>o</sup> grau, e reservando num fundo destinado a obras de estabelecimento e aquisição de material o remanescente.

Isto se pode fazer com largueza d'espírito e com o respeito das leis fundamentaes na materia quesão os diplomas da concessão.

Isto é o que pede o interesse publico. O contrario é latrocinio operado pelo Estado, que vae atirar para a voragem dos desperdicios receitas que não são suas.



# O Problema do custo da vida

Façam todos os empréstimos ou suprimentos de credito que forem possíveis—Consigam estabilizar ou diminuir, com intervenções mais ou menos artificiosas o valor da libra. Ainda assim outros factores tendem a agravar a carestia da vida e de certo os perigos revolucionarios de todas as especies. São eles principalmente os impostos desacompanhados de economias, o preço do pão e as rendas de casa.

A governação está ainda longe do pensamento de reformar os quadros administrativos e de cortar fundo nas despesas actuais, com abertura simultanea de novos campos de acção productiva. Assim, para manter um pessoal excessivo, ruinoso e condenado aliás a uma existencia miseravel quando não tenho outros recursos, que tem ela de fazer? Pedir dinheiro emprestado, cada vez mais; alargar sempre a circulação fiduciaria; aumentar pesadamente os direitos pautais, os impostos, as taxas tarifais de serviços publicos. Por este ultimo expediente pretende arrancar ao paiz seguramente mais meio milhão de contos do que em 1922.

Ao mesmo tempo a agricultura apresenta-se com duas aspirações bem características. Deseja, de um lado, pelo menos a equiparação absoluta do preço absoluto do trigo nacional ao do estrangeiro. É o contrario do que desejava quando este nos chegava mais barato. Supunhamos que é realmente muito boa a colheita e que esta passará de 300.000 toneladas. Teriamos, por aquele processo, pelo menos um novo aumento de 100.000 a 150.000 contos no valor venal da produção. Mas isto ainda não é tudo. A lavoura quer o desaparecimento do *pão politico*. É uma solução justa realizavel apenas num plano geral de reforma e de fomento, que somente pode ser executado por um governo reorganizador. Em todo o caso, aquela mudança representará mais 50.000 contos, ou quantia superior, contra os consumidores de Lisboa e Porto.

Os donos dos predios urbanos, por sua vez, empregam os seus maiores esforços publicos e particulares para chegarem tambem á actualisação das rendas segundo a marcha do *index* da vida. O rendimento de todos eles era de cerca de 30.000 contos em 1914. Agora, na vontade, querer-se-ia que ela subisse talvez para mais de 600.000 contos, pelas antigas e novas habitações. Suguramente ele não está hoje em mais de 120.000 contos, pela situação estabelecida de facto. Deste modo ha tendencias fortes, nos desejos activos, para uma elevação talvez de 400.000 a 500.000 contos.

Que teriamos, unicamente pelos trez caminhos indicados? Directamente, uma nova despesa economica talvez aproximada de 1.500.000 contos. E para onde iria ela com as reincidencias e translações de toda essa carga, pelos inevitaveis aumentos dos preços de todos os serviços publicos e privados e de todas as mercadorias? Iria depressa ao duplo e ao triplo, forçando ao mesmo tempo a marcha de circulação fiduciaria.

Fariam o milagre de travar na propria inflação a alta da libra? Ainda assim a carestia da vida galoparia, evidentemente, como nunca. Já vimos esboçado o exemplo desde Janeiro de 1923. Ela subiu então notavelmente, embora o valor do esterlino se mantivesse quasi estavel. E ainda os agravamentos fiscaes não actuaram em cheio, nem se extinguiu o *pão politico*, nem se equiparou o trigo nacional ao exotico, nem as rendas dos predios urbanos tiveram de facto grandes elevações. Estes simples enunciados mostram quanto as situações e as perspectivas exigem a maior pruden-

cia em tão graves assuntos! As tendencias e as pressões que a este respeito vemos, sem a reforma dos serviços nem o fomento economico, dentro desta ordem publica, insufficiente encerram uma potencialidade terrivel de revolução, de anarquia e de ruina. Reagir contra elas, trabalhar para a execução de um plano reorganizador, é uma necessidade suprema.

Um deste assunto, decerto o mais grave de todos, está ocupando agora as atenções. É o do inquilinato, a respeito do qual está pendente um projecto de lei no Senado.

Nesta materia, a lei fiscal de 21 de setembro de 1922 tratou de defender a propria existencia do maior numero de habitantes das cidades e vilas e maiores conveniencias da ordem publica e social. Transigiu em parte com as necessidades ou reclamações dos proprietarios urbanos. Mas apenas permitiu a multiplicação dos rendimentos pelos coeficientes 2,5 e 3,5 ou 1,5 ou 2, conforme as hipoteses. O legislador não podia ir alem desta concessão, por maiores que fossem nalguns casos os males resultantes do sistema.

Os donos de predios querem de todos os modos romperem esta situação juridica, sejam quais forem as consequencias. Apenas se preocupam com os seus proprios interesses ou necessidades. A mais simples reflexão mostra que ela tem de ser mantida com tenacidade. No caso contrario, teriamos perturbações decerto muito graves. No fim, a condição do direito de propriedade tornar-se-ia ainda mais precaria.

Supõe-se, porem, que dentro da propria lei existente se pode ir deitando abaixo, parcialmente, o novo estatuto do inquilinato. A anarquia da jurisprudencia prestar-se-hia a essas demolições dispersas. Já conseguiu alvoraçar as familias e o comercio. Amanhã provocaria funestos acontecimentos.

Como se fizeram talvez a maior parte dos escritos de arrendamento? Sem estarem assignadas, com o senhorio e o inquilino, duas testemunhas, em presença do notario, feita por este a respectiva declaração no reconhecimento. Alguns julgadores tendem a firmar a doutrina de que em tais circunstancias, os sucessores por titulo gratuito ou aneroso, do proprietario que subscreveu o contracto, podem despedir o locatorio.

Uma tal anomalia está determinando outras bem perigosas. Fazem-se vendas de predios, fazem-se divorcios, para serem despejadas as casas e elevadas as rendas. Por este caminho é provavel que para os mesmos fins chegassem a vir tambem alguns parrecidos e outros crimes, em casas de egoismo geral. Admitir uma libertação tal, pela dissolução do matrimonio, pela morte do proprietario ou do inquilino, ou pela venda do imovel é restabelecer um regimen de injustiça, de burla e talvez de não poucos assassinios. É que são enormes e são cobiçadas com voracidade as vantagens da substituição!

Estas alterações devem ser impedidas logo no começo por uma lei urgentissima. É indispensavel reconhecer como bons, por qualquer forma adequada, todos os titulos de arrendamento consagrados pelo uso. É preciso garantir absolutamente aos inquilinos a continuação dos seus contractos, haja ou não haja mudanças de proprietario. É mister assegurar ás suas familias, por morte, o mesmo regime, com todas as suas consequencias. É necessario tambem consolidar, pela maneira mais justa, os direitos da locação comercial, que indubitavelmente liga ao predio um valor independente da propriedade.



O projecto de lei que a imprensa divulgou ha mezes obedeceu na sua essencia a esta orientação juridica imposta pelas situações existentes. Noticiaram alguns jornais que lhe iam ser feitas ainda modificações no Senado. Forçado é que nenhuma atinjam aquelas principios fundamentais.

Igualmente é inevitavel deixar-se de pé no resto o novo direito do inquilinato.

Assim temos de viver, transitariamente, em Portugal. Mais tarde, quando esteja saneada a moeda, normalizado o curso da vida e restabelecida a solidariedade na propria vontade dos cidadãos, ter-se ha de regularisar tambem a situação da propriedade urbana. Até lá a unica maneira de a salvar e de garantir neste ponto a conservação da ordem e da propria sociedade está integral do inquilinato.

Certamente é lamentavel o que succede por este sistema a senhorios que tem nas suas rendas depreciados os recursos unicos ou principais da sua vida. Se porem contra as necessidades supremas e justas do maior numero de cidadãos, e contra as da salvação publica, se houvesse de sacrificar o novo direito da locação urbana aquelas circunstancias deploraveis, onde nos levaria o sistema? Teriamos tambem de acudir custodiosas proteções financeiras ou economicas da nação aos que vivem dos juros fiscos ou pouco variaveis de titulos ou de capitais, ou de pensões e rendimentos que se tornarem intrinsecamente insignificantes, ainda que o seu nominal haja tido alguns pequenos augmentos.

Ora de todas estas maneiras alargariamos o abysmo onde se arruiua material e moralmente o paiz. De onde teria de vir o dinheiro para tudo isto, se fosse possivel? Apenas de maiores emissões de notas que o Estado espalhasse pelos seus credores, funcionarios e fornecedores, uma vez que nada mais se podia esperar da produção agricola e industrial para esse fim, na desorganização nacional que se vai precipitando.

*Quirino de Jesus*

## Convenção de Berne

Por iniciativa do Conselho Federal Suisso, iniciaram-se no dia 1 de Maio ultimo os trabalhos da terceira conferencia de revisão da Convenção Internacional de Berne, para que foram convidados os dezessete estados que tomaram parte na reunião de 14 de Outubro de 1890, que são os seguintes: Alemanha, Austria, Belgica, Bulgaria, Dinamarca, França, Holanda, Hungria, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Romania, Suecia, Suissa, Tchecoslovaquia, Yugoslavia. Os paizes que como Portugal e Espanha ainda não participam da Convenção, foram tambem convidados para esta conferencia, cujo programa é o seguinte:

1.º Revisão da Convenção de 14 de Outubro de 1890 acerca do transporte de mercadorias por caminho de ferro.

2.º Exame das modificações e complementos ao projecto do anexo á dita Convenção internacional, estabelecido na conferencia de 1912.

3.º Exame das modificações e complementos ao projecto de Convenção internacional sobre o transporte de passageiros e bagagens, fixado na Conferencia de 1911.



## MINISTERIO DO COMERCIO E COMUNICAÇÕES Direcção Gerál dos Caminhos de Ferro

Achando-se a linha ferrea de via reduzida da Batalha a Martingança na posse do Estado, por virtude do disposto no art.º 1.º do de reto de 31 de Dezembro de 1864, visto a exploração da referida linha ter cessado no principio de Fevereiro do corrente ano, e tendo a Sociedade Mineira de Lena, actual concessionária das minas da Batalha, requerido a concessão provisoria da referida linha, como instrumento da sua lavra, de reconhecido interesse publico: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações:

1.º—Que a linha ferrea de via reduzida da Batalha a Martingança seja entregue, para exploração provisoria, á Sociedade Mineira do Lena pelo auto de exame e vistoria elaborado pela comissão nomeada por portaria de 16 do corrente mez, incumbindo-lhe, nos termos do referido auto, proceer ao levantamento de toda a linha, com a faculdade de a modificar para a bitola de 0,60, como requereu, sob condição de a transformar novamente em via de 1,00, se o Governo assim o determinar;

2.º—Que a Sociedade Mineira do Lena se considere fiel depositaria do material circulante, pertencente a Manuel Vicente Ribeiro, enquanto se conservar na sua posse, responsabilizando-se pelo seu estado actual, descrito no auto já citado.

3.º—Que a Sociedade Mineira do Lena pague á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a renda annual de 12.000\$ correspondente ao material fixo da referida Administração empregado na construção desta linha, nas condições estipuladas em contracto a firmar entre esta administração e aquela sociedade e com a prévia troca por sua conta, dos carris de 18 metros existentes na linha da Batalha a Martingança por outros de menores dimensões, mas perfazendo igual extensão, que a mesma administração lhe fornecerá.

Paços do governo da Republica, 6 de Junho de 1923.—O Ministro do Comercio e Comunicações, *João Teixeira Queiroz Vaz Guedes*.

## Secretaria Geral do Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas

### Repartição Central

Decreto n.º 8910

Fazendo uso do disposto no artigo 5.º e seu § único da lei n.º 1327, de 25 de Agosto de 1923;

Considerando a doutrina da carta de lei de 1 de junho de 1903 e as conclusões do relatório apresentado pela comissão encarregada pelo Ministério do Comércio e Comunicações por portaria de 8 de março de 1923, na parte que se refere ao acabamento do caminho de ferro de Louzã a Arganil, de que é concessionária a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego;

Atendendo aos fins para que foi creado e tem sido mantido o Fundo Especial de Caminhos de Ferro;

Consultados os Conselhos de Administração da Caixa Geral de Depósitos e das Companhias do Caminho de Ferro do Mondego e dos Caminhos de Ferro Portuguezes;

Ouvido o Conselho de Ministros e usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da Republica Portuguesa, e sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, hei por bem decretar o seguinte:

Art.º 1.º—É concedido á Companhia do Caminho de Ferro de Mondego a garantia de juro de 7 por cento para a emissão de um empréstimo, e respectiva amortização, em obrigações de valor nominal de 50\$00, amortizaveis em 25 anos, para a conclusão do caminho de ferro de Louzã a Arganil.

Ar.º 2.º—A conclusão da linha será feita por lanços, sendo o primeiro da Louzã á margem esquerda do Rio Ceira, junto á estrada distrital n.º 106, no Concelho de Gois, e o segundo desde este ponto até Arganil.

Art.º 3.º—Para a conclusão do primeiro lanço emitirá a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego uma obrigação geral



do valor nominal de 5.500.000\$ do tipo do juro de 7 por cento, amortizavel em vinte e cinco anos, que o Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos descontará pelo valor efectivo de 5.000.000\$.

§ 1.º A anuidade de juros e amortização desta obrigação é garantida pelo governo como preceitua o artigo 1.º deste decreto e será paga em prestações semestrais de 234 485\$41 pelo Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, conforme o estabelecido no § unico do artigo 5.º da lei n.º 1327, de 25 de Agosto de 1922.

§ 2.º Depois de aberto a exploração o primeiro lance applicar-se-ha ao segundo o disposto neste artigo, depois de devidamente autorizado pelo Governo.

Para os efeitos da liquidação da garantia de juro e amortização, será computada a despesa media da exploração por kilometro em quantia igual á despesa média da exploração por kilometro na rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Art.º 5.º Logo que o rendimento da linha, liquido dos impostos e das despesas de exploração, exceda a anuidade a que se refere o § 1.º do artigo, começará o Estado a ser reembolsado de quaisquer somas que tenha adiantado, acrescidas do respectivo juro, á razão de 5 por cento ao ano.

Art.º 6.º A exploração da linha, quando construida, será feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos termos do contracto a realizar, para esse efeito, entre esta Companhia e a dos Caminhos de Ferro do Mondego.

§ unico. Este contracto depois de oprovado pelo Ministerio do Comércio e Comunicações, fará parte integrante deste decreto e não poderá ser alterado sem auctorização do Gov.º no.

Art.º 7.º Continuam em vigor as disposições da carta de lei de 1 de Junho de 1903 na parte não alterada pelo presente.

O Presidente do Ministerio e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar, Paços do Governo da Republica, 7 de Junho de 1923.

Antonio José de Almeida — Anton o Maria da Silva — Antonio Abranches Ferrão — Vitorino Moximo de Carvalho Guimarães — Fernando Augusto Freiria — Victor Hugo de Azevedo Coutinho — Domingos Leite Pereira — João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes — Alfredo Rodrigues Gaspar — João José da Conceição Camoesas — Alberto da Cunha Rocha Saraiva — Abel Fontoura da Costa.

## Alistamento de ferroviarios para o Rhur

Tem sido grande o numero de pedidos de ferroviarios francezes para se alistarem como voluntarios para servirem na região do Ruhr.

O alistamento é feito por trez mezes, e renovavel por outros trez, a pedido dos interessados e mediante auctorização dos seus directores.

O Ministerio da Guerra abonar-lhes-á as remunerações seguintes:

1.º O ordenado que tiverem, por inteiro, inclusivé os subsídios de familia de carestia de vida ou quaisquer outros analogos.

2.º Subvenção diaria pelo trabalho, conforme o cargo que desempenharem: comandantes de secção 37 francos; chefes de serviço, 35; sub-chefes de 1.ª e 2.ª classe, 31; empregados principais de 1.ª e 2.ª classe, 29; empregados menores sub-chefes de trabalhadores, 18; sub-chefes, 17; capatazes, 16,50, e operarios de 1.ª e 2.ª classe, 16 francos.

Muitos dos ferroviarios despedidos por ocasião da grêve de 1930, tem pedido ao ministro para se alistarem, com a condição de no regresso serem reintegrados nos seus antigos lugares; o Ministro, porem, não quiz tomar tal compromisso, prometendo apenas interessar-se pela sua readmissão nos empregos, no caso de, pelo seu patriotismo e pelo bom comportamento, disso se tornarem merecedores.

## CARTEIRA DO ACCIONISTA

### COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonima

Responsabilidade Limitada

CAPITAL ESC. 934.365\$00

O pagamento do dividendo de 1922 de 2 % ou \$30 por acção sujeito ao imposto de applicação de capital, realiza-se nos dias 28, 29 e 30 do corrente, e nas sextas feiras seguintes para as relações conferidas na 5.ª feira antecedente, das 11 ás 14 horas na Sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 14, 3.º e no Porto na Filial do Banco Nacional Ultramarino, Praça da Liberdade.

Lisboa, 22 de Maio de 1923.

A Direcção

# VIAGENS E TRANSPORTES

(Continuação do numero 851)

2.ª Secção — Pequena velocidade — O capitulo X da antiga tarifa — Mercadorias — foi desdobrado em dois:

Capitulo IX — Mercadorias (excepto as que se acham especialmente designadas) com o preço elevado a 1\$50 por tonelada, e o minimo de cobrança a \$25 por expedição.

Capitulo X — Mobilia, mercadorias a granel, e volumes de peso até 100 kilog., por metro cubico — Por ton. 2\$00 — Minimo de cobrança \$30.

Capitulo XI — Taras vazias — Foram eliminados deste cap.º, quartolas, barris, cascos, pipas e ancoras, que devem, portanto desfructar dos preços do capitulo X.

Para talhas ou potes de folha ou barro de capacidade superior a 150 litros estabelece-se a taxa de \$60 por unidade.

Para toneis de 2 pipas ou mais — \$50 por pipa.

Foram tambem ligeiramente augmentados os preços dos capitulos XII, XIII, XIV e XV, correspondentes, respectivamente, a massas indivisiveis, de mais de 1.000 kg., animaes, vehiculos, materias inflamaveis, explosivas, perigosos e infectas.

Nas disposições geraes foi incluída a materia do antigo capitulo XVI, — transportes para diversos pontos da margem do Tejo — as diversas disposições da 2.ª secção da tarifa substituida, e um artigo que diz que nos preços se acham incluídas as despesas de manutenção e de guindaste, e outro segundo o qual a tarifa é ligavel com as de transporte no caminho de ferro.

### Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade

— As tabelas desta tarifa, cujas condições são comuns a todas as linhas do paiz, foram estabelecidas para servir o trafego das linhas do Sul e Sueste e das do Minho e Douro. E' uma inovação importante que representa uma grande simplificação para a applicação das taxas, e que deve ter sido objecto de grandes locubrações para quem conseguiu o objectivo de conciliar as necessidades do trafego das duas rêdes, situadas tão distantes uma da outra, e em regiões em que as produções tanto se diferenciam.

Dar-nos-ia um grande trabalho, que reputamos escusado, fazer uma análise detalhada d'essas tabelas comparando-as com as que anteriormente vigoravam. Pelo rapido golpe de vista que lançámos sobre elas, concluímos que as 14 tabelas do Sul e Sueste e as 17 do Minho e Douro da antiga tarifa foram fundidas — se se pode empregar este termo ao caso, tão diferentes são elas — em 16.

Sobre as do Sul e Sueste, encontramos augmentos muito diversos: 13, 14 e 11 % nas tres primeiras que foram as menos castigadas. Nas restantes vemos augmentos que vão de 35 a 120 %.

As tabelas 1, 2, 3 e 4 que são as applicaveis a materias inflamaveis e explosivos, e a animaes por vagões completos, teem applicação desde 30 quilometros; todas as restantes desde 60 quilometros.

Dada a fusão das tabelas do Minho e Douro com as do Sul e Sueste, a "Classificação geral" ficou tambem simplificada, passando a ter apenas em duas colunas,



em vez de cinco, a indicação das tabelas da tarifa 1; uma para as de aplicação geral e outra para as applicaveis a percursos desde 300 quilómetros ou pagando como tal.

Igualmente os «minimos de peso ou quantidade a taxar» que na antiga, em muitos casos eram diferentes nas duas rêdes, foram igualados, o que reduziu mais uma coluna. Tambem as notas a consultar passaram a ser as mesmas para todas as linhas do Estado.

Sob o ponto de vista de simplificação, não ha duvida que muito se fez.

A *Tarifa do ramal particular das Lezirias*, para serviço exclusivo da Companhia União Fabril; a de *aluguer de terrenos nas estações para deposito de mercadorias*, bem como as taxas de *embarque e desembarque nos caes e portos fluviaes, atracção, etc.*, que são objecto do *Complemento á tarifa de despesas accessorias*, tambem sofreram pequenos augmentos, não apresentando sobre as anteriores, outras modificações de importancia.

Cabe agora a vez ás tarifas do Minho e Douro, as unicas do novo regimen de que nos faltava ocupar.

*Tarifa n.º 1 g. v.* — Embora com a mesma disposição da antiga, com a sua divisão em capitulos como a do Sul e Sueste, apresenta, no entanto, bastantes modificações á que por ella foi anulada.

Do capitulo I foram eliminadas as alíneas *b)* e *c)* relativas, respectivamente, a *bilhetes especiais de ida e volta em domingos e dias feriados, e a excursões a praias, thermas e outras localidades servidas pelas linhas do M. D.*

Na alínea *a)* *Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos*, — encontramos, alem de ligeiros augmentos de preços que não obedecem a uma percentagem determinada, outras pequenas modificações como a reunião num só grupo de preços das estações do Porto e de Campanhã, o que é razoavel; a inclusão de algumas estações do Vale do Corgo e do Vale do Tamega que não figuravam na tarifa anterior, e restrição na venda de bilhetes para algumas estações e apeadeiros.

No capitulo II foram mantidos os bilhetes de *grupos para trabalhadores em 3.ª classe*, cujo preço foi elevado de \$01 a \$01,2 passageiro-kilometro. O bilhetes de ida e volta para *estudantes acompanhados de pessoal escolar*, passaram a constituir a alínea *b)*, e os preços passaram a ser os seguintes, por passageiro e kilometro:

2.ª classe até 100 kilometros . . . . .	\$01,1
2.ª classe alem de 100 kilometros . . . . .	\$00,75
3.ª classe até 100 kilometros . . . . .	\$00,75
3.ª classe alem de 100 kilometros . . . . .	\$00,6

A antiga alínea *b)*, a qual concede 50 % de redução para *excursões de grupos de socios de associações scientificas* e a de 25 % ás *companhias de artistas*, bem como a alínea *c)* *bilhete de identidade para caixeiros viajantes*, dando direito á redução de 50 %, passaram, pelo 1.º aditamento á tarifa que entrou em vigor no dia 1 deste mez, a ser objecto das alíneas *C)* e *D)* respectivamente.

*Capitulo III.* — Os preços da alínea *a)* *Bilhetes de assignatura em todas as linhas do Minho e Douro*, que são passados por 3 mezes, 6 mezes ou um ano, foram levemente augmentados.

A alínea *b)* estabelece *bilhetes de assignatura mensal* nas imediações de Porto, Braga e Viana do Castelo, o que constitue uma grande comodidade para individuos que residindo nas povoações proximas d'aquelas cidades, teem n'estas os seus empregos.

A alínea *b)* da tarifa de 1920, — *bilhetes de assignatura para estudantes* — passou a ser a alínea *c)* da actual, mantendo reduções de 50 % sobre os preços

da alínea *a)* em 2.ª e 3.ª classe, até aos dezoito annos de idade.

A antiga alínea *c)* foi incorporada na nova *b)*, e a *d)* *bilhetes mensaes para operarios e trabalhadores* foi eliminada. Pelo 1.º aditamento, a que atraz fazemos referencia, foi estabelecida a nova alínea *D)* — *Bilhetes mensaes de assignatura em 3.ª classe para uma só viagem diaria de ida e volta* entre varias estações e as do Porto, Viana e Braga.

No capitulo IV — *Bilhetes reduzidos nos comboios tramways* — foram mantidas as suas tres alíneas: *a)* — *Entre Porto e Marco*. *b)* *Entre Porto e Braga*, e *c)* *Entre Viana e Monção*. Os preços destes bilhetes foram tambem actualisados.

O capitulo V. — *Viagens de recreio em comboios especiais de ida e volta*, é novo. E' por este restabelecida uma tarifa que para o mesmo fim existiu antes da guerra, com preços, é claro, modernizados, e que são por passageiro e kilometro percorrido (tanto á ida como á volta), de \$02,4 em 1.ª classe, \$03,8 em 2.ª e \$01,2 em 3.ª, com sujeição aos minimos de 2\$50 por comboio e kilometro percorrido, e de cobrança de 250\$00

O restabelecimento desta tarifa é um bom symptoma, pois dá-nos a perceber que já ha um certo desafogo nas linhas do Minho e Douro quanto a material para passageiros e maquinas.

*Capitulo VI* — *Aluguer de salões* — Divide-se em duas alíneas: *a)* *Material pertencente ao Minho e Douro*; *b)* *Material de outras empresas*. A primeira destas estabelece os preços para *via larga* e para o *Valle do Corgo* (reduzida) que são um pouco superiores aos antigos.

A alínea *b)* estabelece a sobretaxa de \$05 por kilometro e vehiculo sobre os preços da alínea *a)*, o qual era anteriormente de \$04.

Foi eliminada a antiga alínea *b)* que estabeleceu preços para *logares de luxo e coupés* pertencentes ao Minho e Douro.

*Capitulo VII* — Contem a matéria do artigo V — *Bilhetes de gare* — Na alínea *a)* foi apenas elevado de \$04 a \$05 o preço de bilhetes para uma só entrada.

Na alínea *b)* *Bilhetes de gare para proprietarios e correctores de hoteis, etc.*, não houve alteração.

*Capitulo VIII* (antigo VII) — *Transmissão de telegramas* — Leves augmentos nos preços.

*Capitulo IX* (antigo VIII) — *Volumes de peso não superior a 10 kilogramas* — Sem alteração.

O *capitulo X* que corresponde ao antigo IX, é mais restricto do que este ultimo, pois é limitado ao *transporte de generos alimentícios acondicionados em cestos, e leite em bilhas ou potes*, das estações de *Nine e Penafiel* para as de *Porto e Campanhã*, por assignatura mensal.

Contem uma tabela com preços para 30 kilos e para mais de 50 a 60 kilos. As antigas tarifas tinham preços para percursos até 100 kilometros, de qualquer estação do Minho e Douro para Porto e Campanhã; não especificava a especie de acondicionamento para os diversos generos solidos, nem inseria o transporte de leite em bilhas ou potes.

E' de supôr que a actual esteja mais de acordo com as conveniencias d'este trafego.

**Tarifa especial n.º 2 de grande e pequena velocidade** — Contem como a tarifa de 1921 que por ela é anulada, tres capitulos.

*I* — *Taxa de segurança* — Foi elevado de 0,5 % a 1/2 % sobre o valor da mercadoria, mantendo o minimo de cobrança de \$50.

*II* — *Reembolsos* — Elevada a taxa de \$00,1 a \$00,12 por fracção de 100\$00 e kilometro, e o minimo de cobrança de \$10 a \$15.



III — *Comboios especiaes do minimo de 14 vagões com mercadorias, animaes ou veículos.* — Nota-se n'este capitulo a reduccão a \$01 por tonelada e kilometro da taxa de aceleração que anteriormente era de \$04, bem como o minimo de cobrança por comboio a 100\$00 que era de 200\$00.

O deposito na estação de origem para garantia da efectivação do comboio foi de 200\$00 elevado a 300\$00.

São estas as principaes alterações, e não pouco importantes, que encontramos n'esta parte.



## 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 numero 851)

Pela minha parte entendo que o tachimetro (de leitura e registo) presta serviços inestimaveis e, tendo-o sido sempre, é, cada vez mais, o «inspector» ideal, unico que — neste tempo de nefastas transigencias — impossibilita as «horas combinadas», desvenda a verdade e desmascara as «partes diarias» e os «reportes» (passe o termo popular e consagrado) viciados.

Quando não possa ser em todos os comboios, o seu uso nos principaes comboios de passageiros e inesperadamente para o pessoal das estações, n'alguns comboios de mercadorias, uma vez por outra, moraliza extraordinariamente o serviço.

O tachimetro «Hausshalter» foi usado durante bastante tempo nas nossas locomotivas, e todos os que então aqui trabalhavamos, recordamos bem quantos serviços os seus diagramas nos prestavam para verificar o trabalho das estações e dos condutores, achar a verdade quanta vez deturpada para desviar as responsabilidades d'um accidente, esclarecer averiguações, etc.

Por isso o tachimetro — além das suas vantagens immediatas para o maquinista — é um fiscal do serviço d'este e do do Movimento e d'um alcance moral muito mais largo do que se supõe á primeira vista; por isto mesmo — e só por isto — ele encontra tantas más vontades e tantas alegações contrarias ao seu uso.

Não terminarei sem dizer que o relatorio especial de Mr. Verdeyen (n.º do Boletim de Abril do ano corrente) é um estudo excelente e completo que merece a pena ler-se.

### XIII) — *Custo do transporte — Tarificação*

As conclusões adoptadas são as seguintes:

1) «A decomposição das despesas totaes da exploração pelas diferentes categorias de trafego é possível, desde que se analize directamente cada artigo da despesa e se apoie a distribuição no estudo de casos concretos».

2) «A distribuição dos encargos do capital, se se pretende que seja rigorosa, é impossivel; na pratica recorre-se a hipoteses arbitrarías».

3) «Quando muito, os estudos para a fixação do custo do transporte, conduzem apenas a conclusões de relatividade entre os preços dos diferentes trafegos e á obtenção de valores estatísticos».

4) «O custo do transporte não pode, pois, ser de-

terminante rigoroso da tarificação, mas é obvio que deve ser tido em conta na sua fixação.»

«Quando se estude uma tarifa, com o fim d'excitar o trafego, o que interessa não é o custo medio, função evidente do volume do trafego captado, mas o custo parcial, excluidas as despesas independentes da intensidade do trafego.»

A instabilidade das conclusões acima, é afinal a confissão da ausencia de conclusões; e é-o porque é desejo utopico pretender que a tarificação reproduza ou seja função exacta do custo do transporte, quando aquela é fixa e este fundamentalmente variável; supondo, por absurdo, que se pudesse obter uma tal tarificação, as tarifas respectivas teriam que variar constantemente, no tempo e no espaço. Por outras palavras: não haveria tarifas fixas.

### XIV) *Visita alfandegaria.*

A questão não é das mais interessantes; naturalmente todas as opiniões são unanimes em simplificar as operações aduaneiras da fronteira reduzindo-as, para os passageiros (principalmente de luxo) a um minimo, mais d'indole estatística do que de verificação real.

De resto, por maior que seja o intercambio de passageiros (e excepção feita ás joias e riquezas analogas que sob pequenissimo volume podem representar grandes valores) é certo que não é a generosidade ou a indulgencia aduaneira para com os passageiros que desfalca os réditos alfandegarios dos paizes que a praticam.

Paizes entre os quaes se viaja muito em trens de luxo (porque a emigração forçada aproveita outros meios de transporte) são paizes prosperos, de turismo ou de vastas relações commerciaes e nisto encontram, centuplicados, compensação e premio á sua isenção para com os passageiros; ao contrario, os paizes pobres e pouco frequentados, cada vez o serão menos e não salvam as suas finanças com o facto de incomodarem e tributarem muito meudamente o raro passageiro que, em raro trem de luxo, atravessa as suas fronteiras.

Em resumo, e em harmonia com estas ideias absolutamente geraes, a secção resolveu perfilhar as conclusões da Conferencia chamada dos Passaportes, que se reuniu em Paris em 21 d'Outubro de 1920, para tudo o que respeita ás formalidades aduaneiras e mais:

1) «Que para os comboios de intercirculação (1) a verificação das bagagens se faça em transito».

2) «Que para os outros comboios a verificação se faça na gare internacional (comum), no «forgon» quando possivel».

3) «Que a despesa que possa resultar para a alfandega a verificação em transito, fique a cargo do caminho de ferro, que para se indemnizar d'ela, cobrará dos passageiros beneficiados uma taxa suplementar».

4) «Que a verificação das bagagens no interior dos paizes, seja á partida, seja á chegada, tenha, essa o maior desenvolvimento».

5) «Que, para as gares internacionaes é preferivel a estação unica (comum) ás duas estações fronteiriças».

### XV) *Troca de material.*

Esta importantissima questão não foi (como não podia ser) exgotada pelo Congresso; não o será, certamente tambem, no Congresso de Madrid, porque mais do que nenhum outro ramo da exploração, a troca de material ha de sofrer continuas simplificações á medida que a exploração (2) do material se vae generalizando e internacionalizando, que é o objectivo presumivel para que ha de tender a evolução dos seus processos.

(1) Internacionaes.

(2) Extende-se a exploração comum.



As conclusões votadas pela secção, foram as seguintes:

a) *sob o ponto de vista das relações das administrações entre si:*

1) «Depois do estudo feito no Congresso de 1892, numerosas transformações e simplificações se têm operado nos acordos e contratos de troca de material.

«Tem-se reconhecido a altíssima importancia d'este assumpto, entregando a sua gerencia a agentes e repartições cuja categoria, em todos os campos, está a altura d'ele e os objectivos têm sido em geral, obter uma melhor utilização do material.

«Têm-se chegado quasi á exploração em comum.

«Pelo que respeita á troca entre grandes redes e redes d'interesse local estipulou-se mesmo um typo d'acordo do genero acima, que parece recomendavel em geral.

«Porem estes e outros novos typos d'acordo são bastantes recentes e não têm feito ainda as suas provas durante o tempo necessario para que se possam formular conclusões decisivas; é preferivel esperar que o tempo sancione o seu uso ou lhes indique as alterações praticamente aconselháveis».

b) *sob o ponto de vista das relações entre-as administrações e o publico:*

2) «As diferenças para os diversos paizes, entre os prazos gratuitos para cargo ou descargo dos wagons, parecem mostrar que, para alguns d'esses paizes, taes prazos são susceptiveis d'alteração a bem do aproveitamento do material». (2)

3) «O sistema de taxas crescentes de estacionamento diario tem as suas provas feitas e é aconselhavel em geral».

4) «Convem estabelecer, para o regimen dos wagons particulares, um regulamente tão uniforme quanto possivel».

c) *Sob o ponto de vista geral.*

5) «A questão deve ser novamente levada ao proximo Congresso, nos termos seguintes:

«Troca de material de carga».

a) «Regras a adaptar nas relações internacionaes.

b) «Regras a adaptar nas relações entre redes importantes do mesmo paiz.

c) «Regras a adaptar nas relações entre redes importantes e redes de interesse local.

d) «Regimen dos wagons particulares».

XVI) *Habitações operarias (casas para o pessoal).*

Os que conhecem a fundo os nossos caminhos de ferro sabem bem que pesadelo e que serie de dificuldades representa para as Direcções e para os Chefes de Exploração o problema do alojamento do pessoal.

Desde longo tempo esta situação — influindo nefastamente sobre a saude, a educação, a moral, a disciplina, o rendimento do serviço e sobre a propria liberdade de colocação do pessoal — se mantem, agravando-se naturalmente á medida que augmentava a extensão e a intensidade do serviço; entretanto, nas povoações, a prosperidade particular ia bastando ás necessidades d'alojamento do pessoal e nas estações isoladas a questão ia-se resolvendo «tantbien que mal».

A crise resultante da guerra veio augmentar, no nosso paiz, o retraimento de construções que outros motivos já determinavam e, ao presente, a situação é.

(2) Não é absolutamente aceitavel esta conclusão, porque os meios de que dispõe o publico para a carga ou descarga dos wagons estão longe de ser os mesmos para todos os paizes.

entre nós, intoleravel se bem que as dificuldades se vão sempre torneando, á custa dos interesses do serviço e da disciplina.

Em summa, o assumpto é interessante e muito haveria que dizer sobre ele n'outro ponto que não aqui; foi o interesse que reveste esta questão (1) que me levou a inscrever-me na secção IV.

A verdade, porem, é que a discussão e as conclusões tiveram de ser muito geraes e limitar-se a moldes tão largos que n'elles coubessem todas as «nuances» da situação; de facto, na America e na Inglaterra — pode dizer-se — a questão não existe (2) e na Europa a crise não resulta de causas multiplas, como no nosso paiz, mas exclusivamente do desarranjo economico resultante da guerra e vae-se portanto modificando á medida que se vae refazendo e equilibrio anterior, mercê do concurso eficaz das iniciativas do Estado e dos particulares.

Quão longe estamos, no nosso paiz, não já da independencia americana ou britanica, que não permite as administrações (salvo, naturalmente, para os agentes adstrictos em especial ao serviço) intrometerem-se n'estas questões, o que seria um ultrage á iniciativa e liberdade dos seus agentes e uma concorrência ao emprego dos capitaes particulares que logo ocorrem a construir onde se faz mister, mas ao menos, da situação belga, (que reduziu extraordinariamente o seu pessoal, para evitar a necessidade de alojamenio, que, de resto, trata com atenção) da franceza (o *Est* dispendendo 35 milhões de francos em 3.800 casas e quartos, o *P. L. M.* construindo 22 milhões de francos de casas para o pessoal, etc.) e da italiana (em que o Estado tendo previamente reduzido o seu pessoal, possui cerca de 4.700 casas, correspondendo ao capital de £. 84.500.000)!!

O relatorio especial do engenheiro Fausto Lolli é, tambem este, interessante e mostra quaes as soluções que na Europa continental (onde os agentes se acolhem ás administrações ou ao Estado para a resolução do problema) têm merecido melhor sufragio; o principio das cooperativas constituídas pelo proprio pessoal, combatido, de resto, com certo fundamento porque *prende* o empregado á sua casa, encontra no Estado Italiano um interessante exemplo que me foi dado estudar na respectiva Direcção e directamente em Napoles.

O Estado ou as administrações podem construir directamente, cobrando o aluguer ao seu pessoal, como juro legal do capital empregado, ou fomentar a construção feita por empresas particulares, ou, finalmente favorecer entre o seu pessoal a constituição de cooperativos de construção que proporcionam a cada socio, no fim de determinado prazo, a propriedade da sua casa.

Exemplo dos mais interessantes da ideia cooperativista, esta solução é altamente moral e melhora notavelmente o caracter dos agentes pela forma mais proficua: a do exemplo material; mas tem os inconvenientes já apontados de que immobilisa, ou quasi immobilisa, o agente junto á sua casa, o que traz desvantagens palpaveis á disciplina e ao serviço. Seja como fôr é uma forma interessante de resolver o problema.

A administração do Estado Italiano resolvera primeiro construir as casas por sua conta com capitaes

(1) E o que igualmente caracteriza a questão XV.

(2) Mr. Barnwell (do «North Staffordshire Railway») e Mr. Ball (do «London and North Western Railway») defenderam a doutrina de que se deixe á iniciativa particular e ao pessoal o cuidado de conseguir as habitações para este. Mr. Banks, relator (do «Elgin, Joliet & Eastern Railway») é, na sua these, da mesma opinião.



pedidos ás instituições de previdencia do proprio caminho de ferro, ao juro muito baixo de 3.75 % o que permitia rendas muito baixas; construíram-se assim cerca de 4.700 casas, quando a carestia da construção, agravada ainda depois pela guerra, obrigou a elevar as rendas de forma incomportavel para o pessoal succedendo que muitas casas ficavam desabitadas. A construção parou então e só se pensou em recommençá-la quando um decreto de 27 de Novembro de 1919 concedeu um novo credito de 30 milhões de liras, ao mesmo juro de 3.75 %, do qual ficariam a cargo do Estado 2,50 % e portanto a cargo do pessoal apenas 1,25 %.



**Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.** — No dia 19 do mez passado celebrou-se em Madrid a assembleia geral da Companhia do Norte, sob a presidencia do sr. Marquez de Alonso Martinez.

Segundo a *Memoria* do Conselho de Administração apresentado á assembleia, do qual recebemos um exemplar cujo envio agradecemos, os resultados da exploração no anno de 1922, foram os seguintes:

Receita bruta.....	Pesetas	297.359.773,17
Despesa total.....	"	207.081.149,59
Receita liquida.....	"	90.278.723,58
Pensões.....	"	3.023.145,87
Productos líquidos.....	"	87.255.577,71
Encargos financeiros...	"	65.221.117,22
Excedente.....	"	22.034.460,49

O que representa um augmento de 1.336.173,22 pesetas sobre o anno anterior.

A *Memoria* foi muito discutida por parte de alguns accionistas, principalmente nas partes relativas ao consumo de carvão, á necessidade de electrificar algumas linhas, e á elevação de tarifas, sendo por fim aprovada.

**Estação de Madrid-Peñuelas.** — Segundo um aviso da Companhia do Norte, o serviço na estação de Madrid-Peñuelas situada na linha do contorno de Madrid foi ampliado á expedição e recepção em pequena velocidade, por vagão completo e detalhe, de trapo velho, cordame usado, sucatas de metaes e de borracha, ossos, chifres, unhas e penas de animaes; adubos, desperdícios de algodão, pêlo, estopa e papel, com destino ou procedentes da rede do Norte e linhas combinadas.

**Os Caminhos de Ferro Ingleses.** — Segundo as estatísticas officiaes recentemente publicadas, resultados da exploração em 1922, das linhas ferreas do Reino Unido foram os seguintes:

Receita bruta — 237.800.000 libras esterlinas; despesa — 190.000.000. Em 1921 foram, respectivamente, libras 236.200.000 e 246.000.000.

Foram transportados 1.186.470.000 passageiros, contra 1.217.578.532; em 1921 A tonelagem transportada atingiu 301.418.000 de mercadorias e 16.706.000 de gado vivo.

A receita media por tonelada baixou de 9 shilings e 10 pence em 1921 para 7 1/2 em 1922.

**O South Eastern Railway.** — Esta companhia ingleza que está procedendo com grande intensidade á electrificação das suas linhas, já adquiriu 7500 toneladas de carris conductores que serão fixados dentro em pouco tempo.

A extensão de vias a electrificar na estação de Londres abrange umas 15 milhas.

Espera-se que dentro do prazo maximo de dois annos, começarão a circular os comboios electricos.

**Linhas alemãs.** — Apesar da situação deficitária em que se encontram actualmente todas as linhas ferreas da Alemanha, tem-se nos ultimos tempos dado naquella paiz um grande incremento á electrificação, encontrando-se já electrificados 439 kilometros e em construção 816, o que dá para breve um total de 1255 kilometros.

Na maior parte das linhas é empregada a corrente alterna com uma frequencia de 16 periodos, 2/3 por segundo.

Uma das principais vantagens do sistema da tracção electri-

ca, é a da economia de uns 40 % no carvão, e da utilização de combustiveis de inferior qualidade nas linhas em que tenha de se empregar locomotivas a vapor, quando seja insufficiente a força hydraulica.

**Caminhos de Ferro Italianos.** — O governo italiano resolveu, a exemplo do procedimento que adotou com as linhas telefonicas, ceder a exploração dos caminhos de ferro do Estado a empresas particulares.

Esta acertada medida do governo de Mussolini merece ser imitada por todos os paizes onde ha caminhos de ferro explorados pelo Estado.

Bom seria que lhe seguissemos o exemplo, libertando-se o Estado das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, que nas mãos de companhias deveriam prosperar mais, com vantagem para o paiz.

**Caminhos de Ferro Orientaes.** — O Governo da Yngoslavia e a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Orientaes, estão tratando do estabelecimento de uma linha ferrea entre a Turquia e o reino dos servos, croatas e slovenos.

**Linhas Brasileiras.** — Segundo refere o *Brazil-Ferro-Carril*, a receita bruta das linhas de S. «Paulo Railway» em 1922 foi de 1.467.669 libras esterlinas. As despesas elevaram-se a 920.143 libras, deixando um lucro liquido de 547.526 libras contra um lucro em 1921, de 301.049 libras.

A companhia está pagando o dividendo de 2 % mais ás accções privilegiadas, o que perfaz o total de cinco por cento findo o anno, e 5 % mais para as accções ordinarias, elevando o dividendo a 7 1/2 % annuaes.

O saldo que transita para o novo exercicio, é de 42.254 libras esterlinas.

Como se vê, a situação desta companhia é bastante lisongeira.

— Prosseguem com grande actividade as obras de construção da linha do E. F. Paracatú, encontrando-se já assentes 5280 metros de via.

As receitas das linhas de Baturité e seus ramaes, e de Sobral, da Companhia de Viação Cearense elevaram-se no anno de 1922, respectivamente, a 3.576.890\$736 e 872.422\$415. A despesa foi de 2.802.785\$939 para a de Baturité, e de 1.175.925\$074 para a de Sobral, havendo portanto um saldo de 470.602\$128.

Comparada a receita das duas linhas com a de 1921, apresenta um excesso de 910.349\$805.

**O Canadian Pacific Railway.** — A receita bruta deste caminho de ferro e da frota em 1922 elevou-se a 186.675.036 dollars, contra 193.021.854 em 1921.

As despesas incluindo os impostos, foram de 150.373.345 dollars contra 158.820.114 dollars em 1921, do que resultou que o producto liquido em 1922 foi de 36.301.691 contra 34.201.740 em 1921.

**A Electrificação das Redes de Midi e Orleans.** — O Governo francez acaba de aprovar a primeira parte da electrificação das redes de Midi e Orleans, cujo programma dos trabalhos até 1927 será: no Midi, a conclusão das seguintes linhas, Dax a Toulouse, (quasi concluida), de Hendaya a Bodeus, e respectivos ramaes, numa extensão de 1576 kilometros.

Na rede de Orleans electrificar-se-hão no mesmo periodo de tempo, as linhas de Paris a Baine de Bretigny á Dourdan, de Saint Sulpice a Laurière á Gaunat e de Brive a Clermon-Ferrand, ou seja um total de 916 kilometros.

Electrificada que seja a linha de Hendaya a Bodeus, poder-se-ha contar com um acceleramento nos comboios expressos, que irá talvez uns trez quartos de hora.

## COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonima

Responsabilidade Limitada

CAPITAL. ESC. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se anuncia que no sorteio das obrigações da série Mirandela-Bragança a que se procedeu em 8 do corrente, saíram sorteados os numeros 35.476 a 35.480, 41.796, a 41.800 e 42.751 a 42.755.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 1.º semestre de 1923 (coupon n.º 40) começará no dia 2 de Julho p. f. em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 14, 3.º, continuará até ao dia 14 do referido mez, todos os dias uteis excepto aos sabados, das 11 ás 14 horas, e depois ás sextas feiras ás mesmas horas, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 9 de Junho de 1923.

O Director de Serviço,

Antonio Faria Carneiro Pacheco





## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 17 de Junho de 1923.

Está finalmente resolvida a emissão do empréstimo interno de £ 4.000.000. A subscrição será aberta no dia 18 do corrente às 18 horas e fechada no dia 19 às 16, em todos os estabelecimentos bancários e tesourarias publicas do país.

Os títulos do nosso fundo serão de 10 libras cada um. O juro é pagavel aos trimestres vencidos, na Junta do Credito Publico em Lisboa, ao cambio medio do trimestre anterior, e em Londres em esterlino. Tanto o capital como os Juros são isentos de quaisquer impostos portuguezes, presentes e futuros inclusivamente do imposto do sello.

O preço da emissão por cada 10 libras é de 450\$00, com o primeiro coupon a vencer em 15 de setembro proximo, Assim cada libra em cada titulo corresponde a 45\$00

Quere isto dizer que o producto do empréstimo, captivo das despesas de emissão, é de 180.000 contos.

Vinte e cinco por cento da emissão reservam-se para os subscritores portuguezes residentes no estrangeiro. Quando a subscrição feita no país exceder os 75 % que lhe são destinados, far-se-ha rateio pelas subscrições, tendo cada um direito pelo menos a um titulo de 10 libras.

Os bancos e banqueiros portuguezes prescindiram da comissão que é usual nestas emissões. É um acto louvavel.

Estando a libra esterlina cotada a cerca de 100\$00 em media, é evidente que a operação oferece grandes vantagens aos tomadores dos novos titulos, que representando libras, são tomados por menos de metade. O caso é certamente lastimavel pelo lado dos interesses publicos. A desgraça da situação monetaria e o descredito financeiro do Estado ficam ali em evidencia.

É provavel que no entretanto melhore algum tanto o cambio. Deve concorrer para isso o proprio facto de se computarem tão baixo as libras no empréstimo e ainda mais de se evitar com o seu producto, embora modesto, um aumento mais consideravel na circulação fiduciaria.

Mais do que o empréstimo, pode concorrer para uma certa melhoria cambial a acção que o ministerio das finanças exercer no mercado das divisas com as vendas do ouro que lhe vem do regime da exportação e dos direitos aduaneiros e da Agencia Financial do Rio. Bom será que ela seja desenvolvida para esse fim com a prudencia que as circunstancias reclamam, sem se provocarem baixas demasiado rapidas no valor da libra.

Ninguém pode, porem, ter grandes optimismos a respeito do futuro proximo. A situação continua a ser profundamente má e inquietadora, porque se não ataca na sua essencia o problema da reconstrução economica e financeira. Não se pode perder de vista que esta obra depende principalmente, não só do saneamento orçamental, pela remodelação dos quadros, com profundos golpes nas despesas actuais, nos do verdadeiro fomento, que especialmente se tem de fazer pela reforma agraria e agricola. São fomentos para os quais infelizmente o governo ainda não voltou atenções eficazes.

Assim a carestia da vida continuará a ser grande e tenderá mesmo a crescer, como noutro lugar dizemos. E com ella e com tudo o mais, continuarão tambem a acentuar-se todos os males demograficos e sociaes.

Deste modo, os espiritos reflectidos não podem deixar de ver, cada vez mais, a necessidade de uma governação extraordinaria que empreenda e realize a reorganização nacional. Empréstimos e valorizações artificiais do escudo, dentro do actual sistema da nossa administração publica, são apenas cataplasmas para atenuarem ou disfarçarem certas dores do organismo desta sociedade enferma.

O remedio não pode certamente vir da revolução. Mas tambem não pode vir dos governos partidarios. Uma *governação nacional*, dentro da ordem, continua a ser cada vez mais necessaria.

Q. J.

## União Internacional de Caminhos de Ferro

Nos proximos dias 25 e 26 reúne em Viena (Austria) a Comissão de "Trafego de passageiro", a unica da U. I. C. em que as linhas portuguezas teem representação.

A esta reunião assistirá por parte de Portugal o Eng. Sr. Manuel de Campos Rueda, Chefe do Trafego da Companhia Portuguesa, o qual assistirá tambem á reunião da Comissão de "Contas correntes e Cambios" que deve efectuar-se no proximo dia 20.

Comquanto as linhas portuguezas não tenham representação nesta Comissão, o presidente da U. I. C., em harmonia com uma disposição dos estatutos, segundo a qual poderão as Administrações-Membros admitidas á reunião de uma Comissão, embora d'ela não façam parte, sempre que manifestem o seu interesse por uma proposta a discutir, deu o *agrément* ao concurso do delegado da C. P. a esta reunião.

A escolha do ilustre chefe do Trafego da C. P. para delegado na U. I. C. não podia ser mais acertada, dada a sua já comprovada competencia em assuntos de exploração de caminhos de ferro em que se tem especializado.

O nosso amigo, Sr. Eng. Rueda, partiu de Lisboa no comboio Sud Expres do dia 15, tendo tido uma afectuosa despedida por parte dos seus colegas e amigos.

## CONVOCAÇÕES

## COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonima

Responsabilidade Limitada

CAPITAL ESC. 934.365\$00

Não se tendo realisado, por falta de representação de Capital, a Assembleia Geral extraordinaria convocada para o dia 31 de Maio findo, á nova e definitivamente convocada para o dia 16 do corrente, pelas 3 horas da tarde, na sede do Banco Commercial de Lisboa.

O prazo para depositos de acções ao portador termina em 7 do corrente ás 4 horas da tarde.

Lisboa, 1 de Junho de 1923.

O Presidente da Meza da Assembleia Geral,

José Anselmo de Mello e Sousa

## CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construção

## ANÚNCIO

Pelo presente anúncio se faz público, que no dia 14 de Julho de 1923, pelas 13 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n. 63, ao Caldas, Lisboa, se há-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem dos tramos metalicos e respectivos accessorios da ponte de Alcorvisca da linha de Evora a Reguengos.

Base de licitação..... 220.000\$00

Deposito provisório..... 5:500000

Os depósitos provisórios, podem ser effectuados em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste devendo ser feitos até ás 12 horas do dia 13 do referido mês, os que se effectuarem na sede da Tesouraria do Sul e Sueste.

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção, com sede na Direcção dos referidos Caminhos de Ferro, em Lisboa, na do Minho e Douro, Porto, e na Secretaria da Secção de Construção da linha de Evora a Reguengos onde podem ser examinados todos os dias úteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa 14 de Junho de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção

Melo José dos Santos