

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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)

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 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

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

Secretario da Redacção Manoel Andrade Gomes

Administrador, J. da Silva Pereira

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7 - 1.º

Telephone: Central-27

## SUMMARIO

Aos nossos assignantes.....	1
L. Mendonça e Costa.....	1
A Companhia de P. P. F. por Fernando de Sousa.....	1
O problema do custo da vida, por Quirino de Jesus.....	1
Convenção de Berne.....	1
União Industrial de Caminhos de Ferro.....	1
Parte oficial.....	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.....	1
Alistamento de ferroviários para o Rhur.....	1
Regulamentação ferroviária em Espanha.....	1
Carteira dos accionistas.....	1

## 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 novo aos nossos estimados assignantes, que tem à 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 à sua requisição a quantia de 1\$20 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 importância de 1\$00, custo cada coleção, a quantia de 2\$0 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 à nossa *Gazeta* as palavras de saudade que Carlos d'Ornelas consagrhou, no numero 1 de Abril ultimo, ao seu querido amigo e Director.

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

## A Companhia do Porto à Povoa de Famalicão em 1922

O relatorio de 1922, que temos presente, acusa sensivel e prometedora melhoria na situação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, exactamente na ocasião em que toma a iniciativa do consideravel melhoramento constituído pelo prolongamento da Boa Vista à Trindade.

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

Este consideravel aumento foi devido principalmente à elevação das sobretaxas, mas contribuiu também para ele o desenvolvimento assás lisonjeiro do trafego, como o mostram os seguintes numeros indicando as suas diferentes parcelas:

	Número			Receita (escudos)		
	1922	1921	+	1922	1921	+
Passageiros (mil)...	1.055	889	166	997.626\$	586.702\$	410.94\$
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 aumento de 166.000 passageiros e 989 toneladas de recovagem apesar da elevação de preços foi obtido sem grande aumento do percurso dos comboios, que apenas subiu de 163.064 kilómetros 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 aumento 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.

Convém 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\$	914.329\$

O principal aumento 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 aumento 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 aumento 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 aumento total das despesas.

No tráfego de pequena velocidade avultaram as seguintes mercadorias:

	1922	1921
Madeiras	25.900 <sup>t</sup>	23.583 <sup>t</sup>
Cereais	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
Minério de ferro	381	—

Os resultados financeiros da gerencia são verdadeiramente animadores.

Com efeito, aos 135.954\$20 da receita líquida a exploração, incluindo as receitas fora do tráfego 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 amortização das obrigações e 18.197\$71 de déficit de 1921.

Ficou pois um saldo de 85.373\$15, que além do conveniente reforço de fundos de reserva, permite a distribuição do dividendo às ações, como é de justiça e conveniência pública.

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

No momento em que a Companhia vai realizar a iniciativa do prolongamento da linha até ao coração da cidade, pondo-a em condições de bem servir o tráfego suburbano; quando ela prepara o alargamento da via para 1,5m unificando-a com as linhas congêneres 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 realizadas; é nesse momento, em que mais importa avivar a confiança do capital e atraí-lo a empreendimentos ferroviários, 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 princípios de 1920. Urgia aumentar as sobretaxas, para se poderem atender exigências do pessoal feitas sob a cominação de greve. Por outro lado, não se pensou que das sobretaxas resultasse o mínimo lucro para os congressos.

Que se fez pois? Determinou-se que essa receita suplementar fosse exclusivamente destinada a melhorar vencimentos, a ocorrer às 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 deplorável diploma, acervo de erros juri-

dicos e económicos. Não se quiz ver que as sobretaxas significam apenas a actualização, incompleta aliás, das taxas das tarifas em harmonia com a desvalorização da moeda.

Todos os diversos ramos da indústria dos transportes, terrestres e marítimos, elevaram as suas tarifas sem que o Estado chamassem 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 obrigatórios, porque não ha de ter remuneração, por modesta que seja, o capital imobilizado nas linhas e incorporado no domínio público?

Porque não hão de receber dividendo as ações? Porque se hão de esbulhar de um juro, integral ou pelo menos parcial, as obrigações do 2.º grau, encargo obrigatório 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 ações e que os excessos de receita fossem para um fundo destinado a costear aquisições de material e novas construções de linhas respectivas.

Avocar porém a si o Governo receitas de tráfego, que pertencem às empresas pelos seus contratos e resultam da actualização incompleta das tarifas, é bolchevismo puro.

A disposição da lei é errita e nula, porque briga com os contratos, que são leis especiais regendo as relações do Governo e das empresas e atribuindo a estas a propriedade das receitas do tráfego.

Como se querem atrair capitais à construção de caminhos de ferro, se longe de se garantir o juro, se pretende privá-los da remuneração que podiam ter sem onus do Tesouro?

A Companhia de Guimarães, com uma administração económica, tem conseguido dar às suas ações 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 Povoa, depois de ter dado dividendo às ações, atravessou uma crise, hoje felizmente superada, e pode voltar a dar o, exactamente quando tem um largo e fecundo plano de desenvolvimento da sua linha pela construção de vários troços e pela eletrificação. Pois é nesse momento que uma lei iniqua ha de vir esbulhá-la de receitas que são muito suas e impedir-lá de dar às suas ações um modesto dividendo que lhe rebusteça o crédito e afoute o capital a novos empreendimentos?

Porque se não ha de considerar obrigatório (e moralmente o é) o encargo do dividendo às ações, quando haja recursos para o distribuir?

Tudo depende de uma larga e criteriosa interpretação da lei, considerando encargo obrigatório o dividendo, quando haja possibilidade de o distribuir, como sucede com o cupão das obrigações do 2.º grau, e reservando num fundo destinado a obras de estabelecimento e aquisição de material o remanescente.

Isto se pode fazer com largueza d'espirito e com o respeito das leis fundamentais na matéria que são os diplomas da concessão.

Isto é o que pede o interesse público. O contrário é latrocínio operado pelo Estado, que vai atirar para a voragem dos desperdícios receitas que não são suas.

# O Problema do custo da vida

Façam todos os empréstimos ou suprimentos de crédito 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 revolucionários de todas as espécies. 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 simultânea de novos campos de acção productiva. Assim, para manter um pessoal excessivo, ruinoso e condenado aliás a uma existência miserável quando não tenho outros recursos, que tem ela de fazer? Pedir dinheiro emprestado, cada vez mais; alargar sempre a circulação fiduciária; aumentar pesadamente os direitos pautais, os impostos, as taxas tarifais de serviços públicos. Por este último 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 contrário 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. Teríamos, 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 político*. É uma solução justa realizável 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 públicos e particulares para chegarem também à actualização 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 tendências fortes, nos desejos activos, para uma elevação talvez de 400.000 a 500.000 contos.

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

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 fiscais não actuaram em cheio, nem se extinguiu o *pão político*, nem se equiparou o trigo nacional ao exótico, 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 tendências e as pretensões que a este respeito vemos, sem a reforma dos serviços nem o fomento económico, dentro desta ordem pública, insuficiente encerram uma potencialidade terrível 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 matéria, a lei fiscal de 21 de setembro de 1922 tratou de defender a propria existência do maior numero de habitantes das cidades e vilas e maiores conveniências da ordem pública e social. Transigiu em parte com as necessidades ou reclamações dos proprietários urbanos. Mas apenas permitiu a multiplicação dos rendimentos pelos coeficientes 2,5 e 3,5 ou 1,5 ou 2, conforme as hipóteses. O legislador não podia ir além 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 jurídica, sejam quais forem as consequências. Apenas se preocupam com os seus próprios interesses ou necessidades. A mais simples reflexão mostra que ela tem de ser mantida com tenacidade. No caso contrário, teríamos perturbações de certo muito graves. No fim, a condição do direito de propriedade tornar-se-ia ainda mais precária.

Supõe-se, porém, que dentro da propria lei existente se pode ir deitando abaixo, parcialmente, o novo estatuto do inquilinato. A anarquia da jurisprudência prestar-se-hia a essas demolições dispersas. Já conseguiu alvorazar as famílias e o comércio. 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 notário, feita por este a respectiva declaração no reconhecimento. Alguns julgadores tendem a firmar a doutrina de que em tais circunstâncias, os sucessores por título gratuito ou aneroso, do proprietário que subscreveu o contrato, podem despedir o locador.

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 provável que para os mesmos fins chegassem a vir também alguns parrecedos e outros crimes, em casas de egoísmo geral. Admitir uma libertação tal, pela dissolução do matrimónio, pela morte do proprietário ou do inquilino, ou pela venda do imóvel é restabelecer um regime de injustiça, de burla e talvez de não poucos assassinios. E que são enormes e são cobiçadas com voracidade as vantagens da substituição!

Estas alterações devem ser impedidas logo no começo por uma lei urgentíssima. É indispensável reconhecer como bons, por qualquer forma adequada, todos os títulos de arrendamento consagrados pelo uso. É preciso garantir absolutamente aos inquilinos a continuação dos seus contratos, haja ou não haja mudanças de proprietário. É mister assegurar ás suas famílias, por morte, o mesmo regime, com todas as suas consequências. É necessário também 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 meses obedeceu na sua essencia a esta orientação jurídica 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 inevitável 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 regularizar 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 sucede 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? Teríamos tambem de acudir cudiispensiosa protecções 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 possível? Apenas de maiores emissões de notas que o Estado espalhasse pelos seus credores, funcionários 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

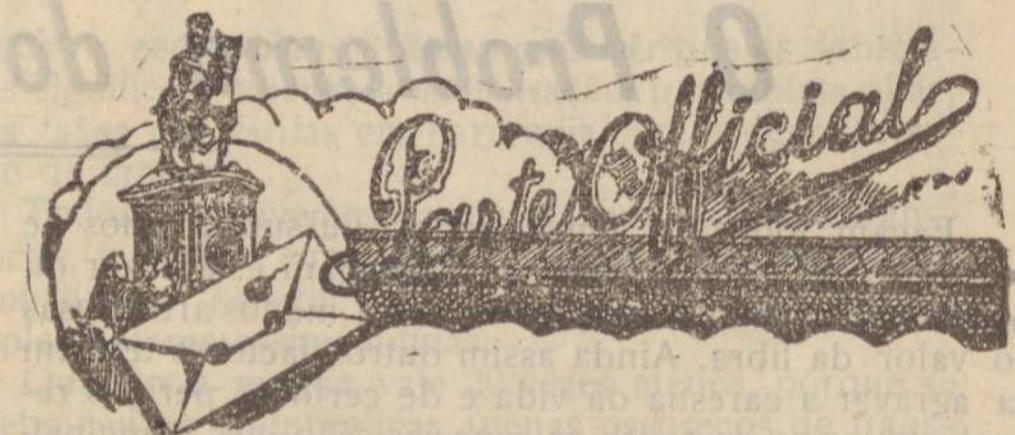
## Convenção de Berne

Por iniciativa do Conselho Federal Suisso, iniciaram se no dia 1 de Maio ultimo os trabalhos da terceira conferencia de revisão da Convenção International 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, Áustria, 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.



## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### DIRECÇÃO GERAL 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 reto de 31 de Dezembra 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 concessionaria 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 Portugueza, pelo Ministro do Comercio e Comunicações:

1.º - Que a linha ferrea de via reduzida da Batalha a Martingança seja entregue, para exploração prouisoria, 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, proce ler 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 Goxerno 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 anual de 12.000\$00, 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 MINISTÉRIO E DOS SERVIÇOS DE OBRAS PÚBLICAS

### 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 concessão a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego;

Atendendo aos fins para que foi criado 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 47º da Constituição Política da Republica Portugueza, 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\$000, amortizaveis em 25 anos, para a conclusão do caminho de ferro de Lousã a Arganil.

Art.º 2.º - A conclusão da linha será feita por lanços, sendo o primeiro da Lousã 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, amortizável 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 § único do artigo 5.º da lei n.º 1327, de 25 de Agosto de 1922.

§ 2.º Depois de aberto á exploração o primeiro lance aplicar-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 quilometro em quantia igual á despesa média da exploração por quilometro na rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Art.º 5.º Logo que o rendimento da linha, líquido 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 construída, será feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos do contrato a realizar, para esse efeito, entre esta Companhia e a dos Caminhos de Ferro do Mondego.

§ único. Este contrato depois de oprovado pelo Ministério do Comércio e Comunicações, fará parte integrante deste decreto e não poderá ser alterado sem auctorização do Govê 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 Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e facam executar, Paços do Governo da Republica, 7 de Junho de 1923.

*Antonio José de Almeida — Antonio Maria da Silva — Antonio Abrantes 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 ferroviários para o Rhur

Tem sido grande o numero de pedidos de ferroviários franceses para se alistarem como voluntários para servirem na região do Ruhr.

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

O Ministério da Guerra abonar-lhes-á as rumunerações seguintes:

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

2º 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 ferroviários despedidos por ocasião da greve de 1930, tem pedido ao ministro para se alistarem, com a condição de no regresso serem reintegrados nos seus antigos lugares; o Ministro, porém, 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 Anónima

Responsabilidade Limitada

CAPITAL ESC. 934.365\$00

O pagamento do dividendo de 1922 de 2 % ou \$30 por ação sujeito ao imposto de aplicação 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



(Continuação do numero 851)

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

Capítulo 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.

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

Capítulo XI — Taras vazias — Foram eliminados deste cap.º, quartolas, barris, cascões, pipas e ancoretas, que devem, portanto desfrutar dos preços do capítulo 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 também ligeiramente aumentados os preços dos capítulos XII, XIII, XIV e XV, correspondentes, respectivamente, a massas indivisíveis, de mais de 1.000 kg., animais, veículos, matérias inflamáveis, explosivas, perigosos e infectas.

Nas disposições gerais foi incluida a matéria do antigo capítulo XVI, — transportes para diversos pontos da margem do Tejo — as diversas disposições da 2.ª secção da tarifa substituída, 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 ligável 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 tráfego das linhas do Sul e Sueste e das do Minho e Douro. É uma inovação importante que representa uma grande simplificação para a aplicação das taxas, e que deve ter sido objecto de grandes lócubras para quem conseguiu o objectivo de conciliar as necessidades do tráfego das duas rês, 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 rápido 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 aumentos muito diversos: 13, 14 e 11 %, nas três primeiras que foram as menos castigadas. Nas restantes vemos aumentos que vão de 35 a 120 %.

As tabelas 1, 2, 3 e 4 que são as aplicáveis a matérias inflamáveis e explosivos, e a animais por vagões completos, tem aplicação desde 30 quilómetros; todas as restantes desde 60 quilómetros.

Dada a fusão das tabelas do Minho e Douro com as do Sul e Sueste, a "Classificação geral" ficou também 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 aplicáveis a percursos desde 300 quilometros ou pagando como tal.

Igualmente os «minimos de peso ou quantidade a taxar» que na antiga, em muitos casos eram diferentes nas duas rôdes, 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 dúvida 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, atração, etc., que são objecto do Complemento á tarifa de despezas acessórias, 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 capítulos 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 quilometros .....	\$01,1
2.ª classe alem de 100 quilometros.....	\$00,75
3.ª classe até 100 quilometros .....	\$00,75
3.ª classe alem de 100 quilometros .....	\$00,6

A antiga alínea b), a qual concede 50 % de redução para excursões de grupos de socios de associações científicas 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.

*Capítulo 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'aqueelas 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 mensais para operarios e trabalhadores* foi eliminada. Pelo 1.º aditamento, a que atraç fazemos referencia, foi estabelecida a nova alínea D) — *Bilhetes mensais 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 actualizados.

O capitulo V. — *Viagens de recreio em comboios especiaes 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 \$0,50 por comboio e kilometro percorrido, e de cobrança de 250\$00

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

*Capítulo 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 veículo 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.

*Capítulo 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.

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

*Capítulo 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 capítulos.

*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 reducção 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 trabalhavam, 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 acidente, esclarecer averiguções, etc.

Por isso o tachimetro — alem das suas vantagens imediatas 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. Verdyen (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 possivel, 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 hipóteses arbitrárias».

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 estatisticos».

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 estatistica 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 indulgência 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 comerciaes 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup> do material se vai generalisando e internacionalisando, 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.

«Têm-se reconhecido a altíssima importância d'este assunto, entregando a sua gerência 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 tipo d'acordo do genero acima, que parece recomendável em geral.

«Porem estes e outros novos tipos d'acordo são bastantes recentes e não têm feito ainda as suas provas durante o tempo necessário para que se possam formular conclusões decisivas; é preferível 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 público*:

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

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

4) «Convém estabelecer, para o regimen dos wagons particulares, um regulamento tão uniforme quanto possível».

c) *Sob o ponto de vista geral*.

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

“Trocada de material de carga”.

a) «Regras a adaptar nas relações internacionais.

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

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

d) «Regimen dos wagons particulares».

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

Os que conhecem a fundo os nossos caminhos de ferro sabem bem que pesadelo e que série 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 saúde, a educação, a moral, a disciplina, o rendimento do serviço e sobre a própria liberdade de colocação do pessoal — se mantém, agravando-se naturalmente á medida que aumentava 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 “tant bien que mal”.

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

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

entre nós, intolerável se bem que as dificuldades se vão sempre tornando, 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, porém, é que a discussão e as conclusões tiveram de ser muito geraes e limitar-se a moldes tão largos que n'elos 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 económico resultante da guerra e vae-se portanto modificando á medida que se vae refazendo e equilibrando anterior, mercê do concurso eficaz das iniciativas do Estado e dos particulares.

Quão longe estamos, no nosso paiz, não já da independência americana ou britânica, que não permite as administrações (salvo, naturalmente, para os agentes adstrictos em especial ao serviço) intrometerem-se n'estas questões, o que seria um ultraje á iniciativa e liberdade dos seus agentes e uma concorrência ao emprego dos capitais 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 alojamento, que, de resto, trata com atenção) da francesa (o *Est* dispensando 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, possue cerca de 4.700 casas, correspondendo ao capital de £. 84.500.000)!!

O relatório especial do engenheiro Fausto Lolli é, também este, interessante e mostra quais as soluções que na Europa continental (onde os agentes se achem ás administrações ou ao Estado para a resolução do problema) têm merecido melhor sufragio; o princípio das cooperativas constituídas pelo próprio 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 Nápoles.

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 cooperativas 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 carácter dos agentes pela forma mais profícua: 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 palpáveis á disciplina e ao serviço. Seja como for é uma forma interessante de resolver o problema.

A administração do Estado Italiano resolverá primeiro construir as casas por sua conta com capitais

(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 permitiria rendas muito baixas; construiram-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 sucedendo que muitas casas ficavam desabitadas. A construção parou então e só se pensou em recomeçá-la quando um decreto de 27 de Novembro de 1919 concedeu um novo credito de 30 milhões de lyras, 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 mes 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 agrdecemos, os resultados da exploração no ano de 1922, foram os seguintes :

Receita bruta.....	Pesetas 297.359.773,17
Despesa total .....	" 297.081.49,59
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 aumento 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 veocidade, por vagão completo e detalhe, de trapo velho, cordame usado, sucatas de metais e de borracha, ossos, chifres, unhas e penas de animais; 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 oficiais 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 condutores 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.

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

Na maior parte das linhas é empregada a corrente alterna com uma frequencia de 16 periodos,  $\frac{2}{3}$  por segundo.

Uma das principaes vantagens do sistema da tracção electrica

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 insuficiente a força hidraulica.

**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.

**Linhos Brazileiros.** — Segundo refere o *Brazil - Ferro-Carril*, a receita bruta das linhas de S. «Paulo Railvay» 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 acções privilegiadas, o que perfaz o total de cinco por cento findo o anno, e 5 % mais para as acções 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 lisonjeira.

— 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 2.862.785\$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 158.829.114 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 conc usão das seguintes linhas, Dax a Toulouse, (quasi concluida), de Hendaya a Bordeus, 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 à Gaunat e de Brive a Clermont-Ferrand, ou seja um total de 916 kilometerots.

Electrificada que seja a linha de Hendaya a Bordeus, poderá contar com um aceleramento nos comboios expressos, que irá talvez uns trez quartos de hora.

## COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

*Sociedade Anónima*

*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 de 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 mes, todos os dias uteis excepto aos sábados, 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 públicas do país.

Os títulos do nosso fundo serão de 10 libras cada um. O juro é pagável aos trimestres vencidos, na Junta do Crédito Público em Lisboa, ao cambio medio do trimestre anterior, e em Londres em esterlino. Tanto o capital como os juros são isentos de quaisquer impostos portugueses, presentes e futuros, inclusivamente do imposto do selo.

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

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

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

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

Estando a libra esterlina cotada a cerca de 100\$00 em média, é evidente que a operação oferece grandes vantagens aos tomadores dos novos títulos, que representando libras, são tomados por menos de metade. O caso é certamente lastimável pelo lado dos interesses públicos. A desgraça da situação monetária e o descredito financeiro do Estado ficam aí em evidência.

É provável que no entretanto melhore algum tanto o cambio. Deve concorrer para isso o próprio facto de se computarem tão baixo as libras no empréstimo e ainda mais de se evitá-lo com o seu produto, embora modesto, um aumento mais considerável na circulação fiduciária.

Mais do que o empréstimo, pode concorrer para uma certa melhoria cambial a ação que o ministério das finanças exercerá no mercado das divisas com as vendas do ouro que lhe vem do regime da exportação e dos direitos aduaneiros e da Agência Financeira do Rio. Bom será que ela seja desenvolvida para esse fim com a prudência que as circunstâncias reclamam, sem se provocarem baixas demasiado rápidas no valor da libra.

Ninguém pode, porém, ter grandes optimismos a respeito do futuro próximo. A situação continua a ser profundamente má e inquietadora, porque se não ataca na sua essência o problema da reconstrução económica 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 agrária e agrícola. São fomentos para os quais infelizmente o governo ainda não voltou a atenção eficaz.

Assim a carestia da vida continuará a ser grande e tenderá mesmo a crescer, como noutra lugar dizemos. E com ella e com tudo o mais, continuarão também a acentuar-se todos os males demográficos e sociais.

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

O remedio não pode certamente vir da revolução. Mas também não pode vir dos governos partidários. Uma governação nacional, dentro da ordem, continua a ser cada vez mais necessária.

Q. J.

## União Internacional de Caminhos de Ferro

Nos próximos dias 25 e 26 reúne em Viena (Austria) a Comissão de "Trafego de passageiro", a única da U. I. C. em que as linhas portuguesas tem 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 também à reunião da Comissão de "Contas correntes e Cambios" que deve efectuar-se no próximo dia 20.

Com quanto as linhas portuguesas 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 à 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 competência 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 Express do dia 15, tendo tido uma afectuosa despedida por parte dos seus colegas e amigos.

## CONVOCAÇÕES

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anónima

Responsabilidade Limitada

CAPITAL ESC. 934.365\$00

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

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

Lisboa, 1 de Junho de 1923.

O Presidente da Mesa 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.º 63, ao Caldas, Lisboa, se há-de proceder à arrematação da empreitada de fornecimento e montagem dos tramos metálicos e respectivos acessórios da ponte de Alcorovisca da linha de Évora a Reguengos.

Base de licitação..... 220.000\$00  
Depósito provisório..... 5.500.000

Os depósitos provisórios, podem ser efectuados em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste devendo ser feitos até às 12 horas do dia 13 do referido mês, os que se efectuarem 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 Évora a Reguengos onde podem ser examinados todos os dias úteis das 11 às 17 horas.

Lisboa 14 de Junho de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção

Melo José dos Santos