

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

NUMERO 854

(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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

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

LISBOA, 16 de Julho de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

SUMARIO — Os caminhos de ferro e o cambio, por J. Fernando de Sousa. pag. 179 — A 2.ª Via do Norte e o renovamento das linhas do Norte e Oeste. pag. 181 — Desde os navios aos tabacos, por Quirino de Jesus. pag. 182 — A aviação no estrangeiro pag. 183 — Parte Official. pag. 184 — Viagens e Transportes. pag. 186 — Linhas estrangeiras pag. 186 — Linhas Portuguezas. pag. 186 — O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano. por Carlos Manitto Torres. pag. 187 Relatorio da Companhia dos C. de Ferro Potuguezes. pag. 189 Parte Financeira Q. J. pag. 190 — União Internacional de C. de Ferro pag. 191

Os Caminhos de ferro e o cambio

Como é sabido, os receios do Porto de ver o seu movimento comercial fortemente afectado pela falta de ligação directa da linha do Douro com a rede hespanhola traduziram-se em reclamações instantes aos poderes publicos e em pressões politicas, que determinaram a promulgação da lei de 22 de julho de 1882, contida pelo epitheto de *Salamanca*.

Pozera o Governo hespanhol em *subasta* a concessão das linhas de Salamanca a Villar Formoso e á Barca de Alva, concedendo-lhe subvenção.

Organisara-se um syndicato dos Bancos do Porto, que obteve a concessão.

Com fundamento na lei referida celebrou-se com ele o contrato de 12 de outubro de 1882, pelo qual o Governo portuguez garantiu o juro de 5% sobre o resto das linhas ao syndicato ou á empresa por ela formada, com o limite de 135 contos para o complemento reembolsavel do juro garantido.

Arbitrava-se para despesas d'exploração 40% da receita bruta da linha, excluindo o imposto de transito, com o minimo de 1:000\$00 por kilometro.

Segundo o § 5 do art.º 1.º do contracto, adoptar-se-ia o cambio par de 180 reis por peseta para a redução, a moeda portugueza, do custo da construcção e o cambio do dia ao tempo de encerramento das contas para as reduções dos adiantamentos provenientes da garantia de juro.

Nada se prescrevia explicitamente sobre o cambio para a redução da receita em pesetas a reis como base do calculo da garantia.

Como se vê, eliminava-se a incerteza do cambio para determinar a base da garantia, que era o custo da construcção. Logicamente se devia fazer o mesmo com as receitas para calcular a garantia, transformando as pesetas em reis ao cambio par.

E como a empresa tinha de ser hespanhola e ter a sua séde em Hespanha, os complementos de garantia, liquidados em reis, tinham que ser transformados em pesetas para lhe serem pagos.

Abriu a linha de Villar Formoso á exploração em 1884 e a da Barca de Alva em 1887.

Logo desde a origem se liquidou a garantia nos termos indicados, isto é, transformando a receita do tráfego em reis ao cambio par e calculando o complemento do juro.

Infelizmente as previsões optimistas formuladas durante a discussão da lei de 1882 não se verificaram. A receita nem cobria a despesa e o syndicato dos Bancos viu-se obrigado a cobrir os deficits, o que lhe creou uma situação angustiosa, para a qual pediram remedio ao Governo portuguez. Fez-lhes este varios adiantamentos e por ultimo procurou resolver o problema pela lei de 29 de agosto de 1889.

O syndicato dos Bancos portuenses organisaria uma companhia, que arrendaria as linhas de Salamanca á fronteira portugueza, mediante o que o Governo elevaria a 270 contos o maximo da garantia de juro de 5%, para a qual se tomava a base de 7.400 contos, custo da construcção avaliado por uma comissão tecnica, a qual fixara a cifra de 7.350 contos.

Era-lhe concedida a exploração do porto commercial de Leixões, devendo a companhia pagar a construcção do porto, fazer as obras necessarias para a sua apropriação ao serviço commercial e construir o ramal de caminho de ferro da Alfandega a Leixões, tudo o que sommava 6.482 contos, a que o Estado garantia o juro de 5%.

Constituiu-se a companhia, 55% de cujo capital acções seria entregue ao Govêrno, o qual nomearia um numero de administradores igual ao que elegessem os accionistas e, alem d'isso, a Junta Geral, a Camara Municipal e a Associação Commercial do Porto elegeriam cada uma um administrador. Tinha pois o Govêrno preponderancia na administração da companhia.

Constituiu-se esta com o nome de *Companhia das docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares*, figurando como arrendataria das linhas de Salamanca, embora não assumisse essa situação oficialmente em Hespanha pelas dificuldades que esse facto acarretaria. Ficava existindo a companhia hespanhola concessionaria, com um conselho tendo a secção hespa-

nhola em Salamanca e a portugueza no Porto com reuniões plenarias em Salamanca.

Os estatutos foram aprovados por alvará de 4 de dezembro de 1889. O capital da companhia, representado por 24.693 acções, das quaes 13.582 liberadas pertencem ao Governo, foi cifrado em 1.800 contos. Além d'isso, a companhia creou 90.765 obrigações de 1.º grau, tantas quantas lhe permittia a annuidade de 270 contos garantida, e com ellas pagou ao Governo a totalidade dos seus debitos e aos Bancos parte, completando o pagamento dos seus debitos a estes com obrigações de 2.º grau em numero de 41.235, sem juro fixo, mas limitado ao maximo de 3 %.

O Governo firmou o contracto de 21 de maio de 1900, attribuindo a garantia de 270 contos ás obrigações do 1.º grau, que em boa parte lhe ficaram pertencendo; fel-as registar na Direcção Geral da Thesouraria e rubricar pelo respectivo Director geral. São pois como que um papel do Estado, cujo credito é afectado, se o é d'essas obrigações.

Desde então cessavam os pagamentos da garantia á companhia hespanhola. Tudo se passava em Portugal com uma companhia portugueza n'uma operação em reis. Garantia de 5% sobre 7.400 contos, ou 370 contos, com um desembolso maximo de 270 contos. Calculo do complemento de juro pela applicação de determinado coeeficiente ás receitas de exploração. E como estas eram em pesetas, transformavam-se em réis ao cambio par, como se fizera no acto da construcção, eliminando-se todas as incertezas provenientes das variações do cambio.

Em cada semestre a companhia apresentava ao Ministro da Fazenda a nota provisoria das receitas do trafego, pela qual se via que tinha logar o maximo da garantia, que era logo pago para não demorar o pagamento do coupon das obrigações, deixando-se qualquer rectificação para liquidação no semestre seguinte, o que infelizmente nunca se deu porque havia sempre que adiantar os 270 contos.

N'esta liquidação, como na de todas as linhas portuguezas com garantia de juro, só se entrava no calculo da garantia com as receitas do trafego, não se tomando em conta as fora do trafego, puramente accidentaes e incertas e que constituem um modesto supplemento de recursos.

Ficaram assim as linhas de Salamanca sujeitas á influencia portugueza, de modo que em harmonia de vistas com as linhas do Minho e Douro, Beira Alta, Norte e Leste procurassem desenvolver o trafego internacional e o movimento dos nossos portos.

Pena foi que se não tivesse realisado a aquisição da linha de Medina a Salamanca pela Companhia das Docas, o que asseguraria a unidade d'exploração sob a hegemonia portugueza desde a fronteira até Medina em inteira conformidade de vistas com os interesses portuguezes.

Desde o inicio da exploração das linhas até agora fez-se sempre a liquidação da garantia como indicámos, convertendo as receitas ao cambio par, apesar de estar a peseta abaixo do par durante muitos annos até 1918.

Nos ultimos annos antes da guerra o trafego foi crescendo, de modo que a Companhia das Docas poudo dar um pequeno juro ás obrigações de 2.º grau.

A crise da guerra determinou a diminuição do trafego e o augmento das despesas de exploração. O Governo hespanhol apenas concedeu uma sobretaxa de 15%, que se não incorporava na conta do trafego, exclusivamente destinada a subsidiar o pessoal. E como isso não bastasse, passou o Governo a fazer ás companhias para melhorar as subvenções do pessoal,

adiantamentos reembolsaveis após a satisfação dos encargos financeiros.

Apesar d'esses adiantamentos a Companhia teve deficits nos ultimos annos, que se transformaram num saldo de 6 000 pesetas em 1921 e de 131.000 em 1922, graças aos *antecipos* e ás receitas fora do trafego provenientes principalmente do aluguer do material á linha de Salamanca a Avila.

Ha poucos annos foi encarregada a Direcção de Fiscalização de verificar a liquidação das garantias de juro.

Em 1917, o respectivo director, que era o distincto e zeloso engenheiro Polycarpo da Costa Lima, preveniu-me lealmente de que ia levantar a questão do cambio, por entender que a receita em pesetas devia ser transformada em escudos ao cambio do dia e não ao cambio par, como se fizera sempre.

Observei-lhe que a clausula do contracto de 1882 se referia á redução, a pesetas, dos adiantamentos das garantias de juro ao cambio do dia para os efeitos do seu pagamento a uma empresa hespanhola, o que presupunha a previa liquidação em reis ao cambio par. A situação mudara com a Companhia das Docas, pois o pagamento era feito em Portugal a uma companhia portugueza, mas a liquidação continuava a ser feita do mesmo modo.

A Companhia, inteirada por mim em 11 de julho de 1917 do criterio que ia ser adoptado, dirigiu-lhe em 19 do mesmo mez uma exposição em que lhe mostrava a necessidade de continuar fazendo liquidações provisórias para não demorar o pagamento de *coupon* das obrigações, e pedia que semantivesse o cambio par para a sua liquidação, como era justo e equitativo.

E referindo-se á conversão das pesetas em escudos ao cambio do dia, observava que não era logico não aplicar, ao menos, o mesmo criterio ás despesas arbitradas. Assim procurava por em foco o que tinha de lesivo o criterio que se pretendia adoptar, sem que esse processo dialectico significasse a acção do cambio do dia desde que abrangesse na sua applicação receitas e despesas.

Fis as palavras que precediam esse argumento:

«Se quizermos porem alterar o cambio do par, essa alteração não deve fazer-se, segundo o critério d'este Conselho, unicamente em relação a um dos factores, mas deve aplicar-se a todos os elementos do calculo».

Seguia o calculo, que ao cambio d'então mostrava dever a Companhia receber 270 contos, enquanto o critério da Direcção de Fiscalização reduziria o complemento da garantia a 113, isto quando a Companhia ainda ficava com um deficit em aberto de cerca de 116.000 pesetas para amortisação ulterior.

Ficaria pois por pagar boa parte do *coupon* das obrigações do 1.º grau.

Mostrava em seguida a improcedencia da invocação do contrato de 1882 e concluía declarando que esperava que o Ministro deliberaria *«que se mantenham os processos seguidos até hoje»* e se pagasse a prestação semestral de 135 contos para a habilitar ao pagamento do *coupon*.

Ouviu o Governo, alem do Concelho Superior das Obras Publicas, a Procuradoria Geral da Republica e o Conselho superior de Finanças determinando de acordo com o parecer d'estas ultimas estações, que se adoptasse o cambio par para a conversão da receita do trafego em escudos.

Assim se procedeu d'então por diante, nem outra coisa se podia fazer depois do exame do assumpto e resolução do Governo, que sancionara a hermeneutica do contrato ininterruptamente seguida durante mais de 35 annos.

Pois bem: o engenheiro que preside á Repartição de Caminhos de Ferro descobriu que, alem das duas uni-

cas formas de liquidar a garantia, havia uma terceira, que era justamente proposta pela companhia e de cuja aplicação esta se não poderia queixar. Resultaria d'ela que o Estado em vez de pagar 135 contos teria que receber 870.

Que maravilhoso processo é esse, que aplicado em larga escala pelos ministros das finanças nos daria *superavit*, muito superior ao que já para ali houve, segundo dizem?

Em que consiste? Toma-se a receita do tráfego em pesetas ao par; transforma-se em pesetas ao par a despesa abonada de 204 contos e acha-se uma receita líquida de 536.000 pesetas, receita fictícia, que resulta do contracto e que de facto não existe. Tirando de pesetas ao par pesetas igualmente ao par a diferença são pesetas... não ao par, conforme os velhos processos arithmeticos, mas pesetas ao cambio do dia, porque a esse cambio terão de ser transferidas para Portugal. Mas como transferi-las se não existem e resultam de uma formula d'exploração fictícia, que não corresponde nunca á despesa efectiva?

E aqui está como se acha essa receita líquida de 1.840 contos, deduzida da qual os 340 contos garantidos, ficam cerca de 1470 para partilhar com o Estado, ao qual ainda por cima devem ser restituídos os 135 contos abonados no primeiro semestre de 1922.

A todas as objecções responde-se com a obsessão da ideia fixa:

1.º Que foi a Companhia que propoz essa liquidação, o que é falsissimo, como já provei. Na sua liquidação do 2.º semestre de 1922, feita ao cambio par, chegou aos 135 contos que reclamou e reclama.

2.º Que ela tem que transferir 536.000 pesetas ao cambio do dia, sem se confessar a irreallidade de uma receita que não existe e resulta de uma ficção de calculo sem base real é pela realidade desmentida.

Debalde se alega que de facto a Companhia tem um saldo de 135.000 pesetas proveniente das receitas fora do tráfego, a encontrar porem com deficits anteriores e obtido graças a adiantamentos do Governo espanhol; que as receitas fora do tráfego nunca entraram nos calculos de garantia de juro; que quando houvesse saldo sem sujeição a encontro com deficits anteriores haveria que o distribuir ás obrigações do 2.º grau e applicar-o a obras e aquisições de material.

E ousa-se dizer que nada temos com um caminho de ferro hespanhol, esquecendo-se que se trata de capital portuguez ao qual se procura manter a ingerencia na linha, como o exige o interesse nacional.

Demais, não é da exploração das linhas que se trata, pois essa está assegurada pelos *antecipos* do Governo hespanhol. Trata-se de obrigações de uma Companhia portugueza, garantidas pelo Estado, a cujo coupon é afectada a garantia dos 270 contos.

Pois esse caso das 135.000 pesetas fez impressão a algumas pessoas, ás quaes se poderia perguntar se pelo facto de um funcionario receber uma quantia qualquer da renda de uma propriedade sua o Estado ficaria dispensado de lhe pagar o vencimento, sob pretexto de que ele tem com que viver.

E com o daltonismo da improbidade malsina-se o proceder da Companhia e dos que a representam, atribui-se-lhes falsamente versatilidade de opiniões conforme o interesse do momento.

E assim se procura tornar confusa e suspeita uma questão clara, simples, legal e honesta e posta e resolvida em 1917.

A Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro discutiu demoradamente o assumpto e pronunciou-se por maioria a favor da continuação do processo de calculo inalteravelmente seguido até hoje.

E' de esperar que o sr. Ministro do Comercio san-

cione este parecer, não se deixando impressionar pelos deploraveis sophismas que são a exautoração de quem teimosamente d'eles se serve. Manterá seguramente a jurisprudencia assente e não concorrerá para o descredito do proprio Estado, impossibilitando a Companhia de pagar o coupon de obrigações que ele proprio garantiu e obrigando-a a recorrer ao juizo arbitral previsto na lei de 1889.

J. Fernando de Souza

ERRATA

Gralhas do artigo de fundo de 1 de julho

e coitando-se por evitando-se; cara por para;

$4 \times 365.6 \$52 = 1772$ trem kilometros em vez de

$4 \times 365 + 6 \times 52 = 1.772$ trens kilometros

Arredondando para 1\$800 em vez de Arredondando para 1.800;

$1 \$800 \times 10 \44 em vez de $1.800 \times 10 \$44$;

inenficar por ineficar *deferendum* por *ad referendum*
sura por usura; servirir por servir.

Que bando de gralhas!

Perdoem-os leitores.

No proximo numero da *Gazeta* publicaremos um interessante artigo do distincto engenheiro Vicente Ferreira, chefe dos serviços de estudos e construcções da C. P.

O assumpto do artigo é *A 2.ª via da linha do Norte entre Gaia e o Porto*.

A 2.ª Via do Norte e o renovamento das linhas do Norte e Oeste

A Companhia dos Caminhos Portuguezes, acaba de adquirir em Marchés de Pant (Belgica) ás *Targes de la Providence*, 32 kilometros e 670 metros de carris de 45 kilos e 18 metros, para o renovamento da linha do Norte, e para a segunda via entre Coimbra-B. e Pampilhosa.

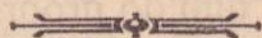
Na mesma casa adquiriu tambem 41 kilometros e 400 metros de via de 40 kilos e 18, metros, para o renovamento da linha de Oeste entre Torres Vedras e Caldas da Rainha.

Os carris retirados da linha do Norte serão destinados ao ramal Caceres onde nos ultimos annos tem sido empregado o material retirado da linha do Norte, afim d'aquelle ramal poder mais facilmente dar passagem aos mais pesados comboios.

Sabemos que a C. P. tem o maximo empenho em concluir a segunda via do Norte principalmente Entroncamento e Albergaria, e bem assim renovar toda a linha de Oeste, que mercê daquela compra de carris, ficará já concluido entre Lisboa e Caldas da Rainha.

Assim pôde a C. P. acelerar a marcha do *Sud Express* e o comboio rapido do Norte, e bem assim dar vação do tráfego, cada vez mais intenso, de linha de Oeste, que assim poderá suportar mais pesados comboios.

Desde os navios aos tabacos



O nacionalismo politico, financeiro e economico tem motivos para estar mais do que sobressaltado. O sr. Antonio Maria da Silva deu-nos esta falsa ordem publica da miseria partidaria, depois da sangueira outubrista. Cresce nela a queda moral e material da terra que os ilusionistas dizem estar amanhecendo já para uma bela renascença, aliás possível. Nem se cortou fundo no orçamento perdulario, nem se ingressou na reforma e no fomento, nem o paiz entrou no sacrificio, na solidariedade, no trabalho e na maior produção. Já isto era o alargamento do abismo com o *déficit* de centenas de milhares de contos no Tesouro, o excesso ainda peor de todos os consumos sobre todos os rendimentos na própria nação, o inflacionismo de mais de 1.200.000, contos na circulação fiduciária, o aviltamento no valor do escudo e a carestia cada vês mais galopante da vida. E não é mais triste ainda o resto, que é principalmente devorismo e desfalque de uns pelos outros com ruína da riqueza passada e futura e baixa lastimavel da população?

Agora devemos especializar uma parte desta obra destruidora.

N'esta derrocada imensa que as mercês providenciais da colheita melhor apenas podem moderar nos accidentes de progressão e de forma, ha uma forte engrenagem de altos elementos, que operando larga e profundamente, promovem, aumentam e exploram a desorganização.

E' feito de politicos, de bancos, de banqueiros, de companhias, de *brasseurs d'affaires* e de perigosos advogados que fornecem intelligencia juridica a essa milicia monárquico-republicana e luso-franco-britânica. Ela invadiu de dentro e de fora a economia inteira de Portugal e colonias.

A's vezes trabalha um só factor: um estabelecimento que é o centro dum sindicato cheio de responsabilidades. Outras vês ha conjunções parciais dalguns para certos fins. Nas grandes ocasiões nem a federação de todos eles e até a dos grupos que pareciam adversos.

Principiaram alguns logo em 1916 com esforços para a conquista dos navios que o Estado obtivera a custa duma guerra onde se gastaram mais de £ 25.000:000 e se derramou algum sangue português. Não desistiram ainda dos seus propositos, apesar de serem muitas as campanhas e as derrotas. Ainda hoje reina a esperança duma especulação que salve por algum tempo outras anteriores, feitas com a perspectiva de igual vitoria.

Deram grande começo em 1918 ás emissões de papeladas ardilosas. Apanharam logo com isso aos gágos umas tantas dezenas de milhares de contos, que eram ainda milhões de libras. Foram os maiores obreiros da desordem progressiva das praças.

Arrancaram ao Estado por emprestimo, centenas e centenas de milhares de libras a titulo de fazerem com elas a baixa do agio, que nunca deixou de subir. Algumas devem ter sido só aparentemente restituídas. Devem tê-lo sido com depositos ultramarinos do proprio Estado ao mesmo estabelecimento reembolsador!

O sistema ainda continua, embora doutro modo. O Estado compra o ouro, pelo comercio de exportação. Depois vende-o na praça perdendo sempre nas duas operações. Não faltam porem, iluminados, que muito ganham segundo a fama.

Buscaram ambem fazer contratos publicos para for-

necimentos colossais. O maior de todos foi em 1920, para trigo e carvão.

Até o honrado Granjo decaiu nos olhos duma grande parte do povo, talvês com influencia no seu destino tragico. Eles não queriam em tal negocio apenas os grandes lucros directos. Queriam tambem uma grande conta aurifera com o Tesouro. No fluxo e refluxo, o Estado lhes forneceria alguns milhões de libras para as suas explorações.

Estenderam vasta rede pelas colonias portuguesas. Conseguiram lá do Estado, quasi gratuitamente, pela subrogação do direito nacional de emissão de notas, dezenas de milhares de contos, — amanhã centenas de milhares — emprestando-as com juros altos ao publico e a 6 % pelo menos ao proprio Estado! Obtiveram dêste, pelos governos provinciais, depositos notaveis alguns de ouro, com pequenos encargos, para as duas explorações diversas. Não tendo sequer uma libra no seu capital, aparecem agora, segundo as ultimas noticias da imprensa, como credores de £ 800:000 sobre o Estado; prodigio dos tempos. O povo ignora todo esse imenso drama de a quem e alem mar em cujos enredos entram cifras ciclópicas.

Os Titãs da desorganização nacional dizem a sério que trabalham pela recomposição da patria. Foi maiormente para as suas comissões lucrativas o contrato de £ 3:000:000 do *Export Credit Department*, na vigencia do qual foram crescendo os males do cambio e da carestia. São emprezarios encartados de todos os emprestimos *salvadores*, que os politicos dizem sempre estar em negociação, adiantada. Veiu primitivamente daí, em parte, a ideia relativa ao de £ 4:000:000, em que tinham altas esperanças, destruidas pelas dificuldades brasileiras, e que se tornou realmente de livre emissão interna. Andam desde 1921 em embaixadas sucessivas por Londres e Paris, para tentarem outros, que tam depressa figuram de muitos milhões de libras como dum só milhão miseravel, no descredito da situação portuguesa. Agora mesmo alguém atravessou o Atlantico para a fantastica procura duma operação de 50 milhões de "dollars", fatidica cifra da manobra internacional! — pelas boas graças illusorias dum antigo diplomata. Agora mesmo, tambem, foram outros pelos Tabacos e pelos Fosforos, a Paris, com vista a combinações mais positivas.

O actual regimen dos tabacos e dos fosforos termina em 1926. Será indispensavel a sua transformação com mais amplas receitas publicas e portanto, maior base para um novo emprestimo, com reforço doutras consignações de rendimentos. Para este caminho tem de vir amanhã a governação inevitavel de reforma, de reparo e de progresso.

É este horizonte melhor que certos planos tendem a fechar ao país desorganizado. Ha quem proceda nisto de boa fé! Abundam mais os que o fazem por dureza das suas ambições.

O sr. Portugal Durão, em 7 de Julho de 1922, apresentou a proposta de lei n.º 208 A, que autorizava o governo, pelo artigo 1.º, a negociar um acôrdo para a elevação dos preços de venda dos tabacos. Apenas se impunha que daí resultasse para o Estado mais a insignificancia duma receita minima de 5:000 contos por ano. A Companhia, como é de calcular, teria a maior parte das vantagens, que nem eram definidas. Em troca delas, renunciaria aos pretendidos direitos que

lhes pudessem derivar do disposto n.º § 2.º do artigo 9.º do decreto de n.º 4520, de 27 de junho de 1912. Era a maneira imaginada para a Companhia de pagar da sua famosa conta de sobre-encargos industriais, posteriores a 1915-16, que ela supõe transferível para o Estado. Ela os elevava já a 25:186 contos em 30 de abril de 1922. Como o agio do ouro veio para o dobro e o cambio não se regenera, é verosimil que a esticadela fosse a mais de 100:000 contos até 1926!

A Comissão de Finanças da Camara deu, em 8 de agosto, o parecer n.º 302 por demais confuso. Conservou o limite minimo de 5.000 contos, que estava na proposta n.º 208 A. Agravou ainda os vicios desta. Faz inclusivamente a declaração grave de que *devia considerar-se o acordo a realizar como a pedra basilar do futuro contrato dos tabacos*. No projecto permitia-se ao governo fixar *as condições em que podiam ser adquiridas maquinas modernas pela Companhia, para o desenvolvimento da sua industria, e a forma como seria feita a sua amortização pelo Estado no final da concessão*. Depois de 30 anos de monopólio, que findaria daí a quatro, viriam pela vés primeira os aperfeiçoamentos fabrís e por conta do Estado! Era para melhor amarrar a este á suposta necessidade de prorogar.

No comêço de 1923 foi dado este parecer para a ordem do dia da Camara. Teve o destino que era fatal: foi enterrado.

Em 20 de abril de 1923, o sr. Victorino Guimarães substituiu êsse projecto por outra nova proposta de lei. Nem por um momento duvidamos das suas boas intenções. Mas o Estado não aproveitaria nada com a substituição.

O aumento minimo para o Estado apenas sobe agora para 6.000 contos. Vale ainda menos que o de 5.000 arbitrado em 7 de julho de 1922! Tambem se reconhece implicitamente, á Companhia, o direito de reclamar do Estado a indemnisação dos sobre-encargos! Admite-se que estes sejam cobertos desde 1915 até 1926 por dois terços do produto das elevações indeterminadas que se farão nos preços de venda das tabacos! Acrescem, por fim, autorisações latas, que encerram novos perigos como depois veremos.

O assunto dos sobre-encargos é o que tem mais importancia imediata para a Companhia. Com êle se prende em grande parte o projecto de desdobrar o capital social, hoje de 9.000 contos. com auxilio de processos análogos. Far-se-ia a operação com a massa abundante das reservas profundas só uma porção das quais parece estar na conta sigilística *de liquidação de exercicios findos*, já guindada a 20.000 contos em 20 de abril de 1922.

Este caso era já de si delicado entre os actuais acionistas e os fundadores primitivos, mais ou menos estranhos hoje á Companhia. Os ultimos pelos estatutos em vigor, teem direito a subscrever um terço do papel de quaisquer emissões novas e ainda por cima ao par. Uma tal opção tinha valor infinito. Não se pode esquecer que as acções de 90\$00 estão a mais de 1:000\$00, por tudo o que sabem muitos, ainda poucos. Então, aqui foi Troia! Uns e outros, porem, se puzeram de acordo, em conciliabulo de Paris, reúnidos os principais de aquem e alem Pirinéus. Dividiram entre si as vantagens. Mas não será menos facil conciliar essas venturas com a tal contabilidade dos sobre-encargos e com o espirito das leis, do contracto e do proprio decreto de 1918, pau de dois bicos, ainda melhor para as bordoadas do interesse publico, apesar de tudo!

Não ficam por aqui as ambições da Companhia que tende a consubstanciar a dos Fosforos, já sua aliada e amiga. Prepararam as duas, de todas as maneiras possiveis, a cama para se deitarem a dormir com

as fortunas dos monopolios por mais uns decénios. Em 1905 pretendia-se o primeiro dêles por mais o tempo que faltasse para 60 anos. A prorrogação de ambos é o doce ideal comum. Mais uma vés se junta com isto o engôdo publico dum emprestimo a largo prazo. Agora para bem pouco podiam chegar as duas receitas se não lhes adicionassem outras de natureza diversa. Acabam de ir novamente a Paris embaixadores das duas empresas, que parecem terem como certa a primeira victoria desejada, na Camara. Isso as põe no caminho de varias negociações e acôrdos, ligados tambem com os negocios da bolsa.

A historia financeiro-mercantilista de 1917-23 é principalmente uma obra de elementos que, desde os navios duma empresa e do Estado aos tabacos a aos fosforos, veem tentando ou fazendo absorções grandes nos recursos do paiz.

Para quem vê de alto, olhar para o ultimo ponto é olhar para todos os outros ao mesmo tempo. São por isso fundas as nossas preocupações de ordem publica ao percorrer a vista por todo êsse largo scenario dentro do que este caso agora é apenas o maior de muitos.

Mas que havemos de fazer, embora sem intenções contra os homens, numerosos e não pequenos alguns?

Quirino de Jesus



A aviação no estrangeiro

O *Daily Express* anuncia para breve a inauguração de um serviço diario de transportes aereos entre a Inglaterra e os Estados Unidos.

Cada avião deverá transportar vinte a trinta pessoas em cada viagem, e estará constantemente em comunicação radiofónica com as costas ingleza e americana e com as estações de amaragem que serão estabelecidas no Oceano Atlantico de quatrocentas em quatrocentas milhas.

Sem querermos pôr em duvida a noticia do *Daily Express*, estamos convencidos que a brevidade da inauguração de tal serviço será ainda muito demorada. Senão veremos...

*

Como pelo tratado de Versailles, a Alemanha está proibida de construir aeroplanos de guerra, as fabricas germanicas passaram a construir milhares de aparelhos de comercio e de desporto, mas que podem com facilidades, n'um dado momento, passava desempenhar o papel mortífero da 5.ª arma de guerra.

A revista berlinesa *Der Motorwagen*, publicou ainda não ha muito, uma noticia descritiva de um hydroavião de desporto, conhecido pelo W-19, que pode ser desarmado e transportado em cinco tubos de doze pés de comprimento e menos de tres de diametro.

Um outro aparelho pode ser encerrado n'um só tubo de vinte pés de comprido.

A operação de o desarmar pode efectuar-se em dois minutos apenas.

Dizem as más linguas que taes aviões se destinam a ser transportados a bordo de submarinos. Esta suspeita não deixa de ter uma certa razão, visto que a observação dos Veteranos Alemães pela voz do seu almanaque, declara nada mais, nada menos, do que isto: "As nossas azas de aço serão em breve ouvidas, levando o terror ao coração de Inglaterra."

Estas e outras comodidades germanicas já levaram alguns jornaes francezes a reclamar do seu governo medidas para que a industria da aviação na Alemanha seja colocada sob a «contrôle» dos aliados.

O caso não é para menos.



MINISTERIO DO COMERCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do numero 853)

TITULO VI

Do Serviço de Saude

Art. 18.º O Serviço de Saude compreende:

- 1.º O Serviço Central;
- 2.º A Divisão do Sul e Sueste;
- 3.º A Divisão do Minho e Douro.

§ 1.º A sede do Serviço Central e da Divisão do Sul e Sueste é em Lisboa e a da Divisão do Minho e Douro no Porto.

§ 2.º Cada uma das Divisões do Sul e Sueste e Minho e Douro compreenderá secções cujo numero, sede e áreas serão fixados em regulamento especial.

Art. 19.º Anexas ao Serviço de Saude serão criadas Farmácias Centrais destinadas ao fornecimento de medicamentos ao pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado e suas famílias, tendo anexo um laboratório de análises clínicas.

Art. 20.º Compete especialmente a este Serviço:

- 1.º Cumprir e fazer cumprir pelos seus agentes o regulamento respectivo e propor as alterações que a experiencia indicar;
- 2.º Inspeccionar e fiscalizar os empregados doentes, preenchendo os respectivos boletins sanitarios;
- 3.º Verificar o grau de aptidão física dos candidatos a empregados;
- 4.º Inspeccionar o pessoal que requeira licença para tratamento e verificar a incapacidade dos empregados, para efeito de reforma, comunicando o resultado dos exames;
- 5.º Proceder ás inspecções necessarias para assegurar a salubridade das estações e de todas as dependencias dos caminhos de ferro, propondo as providencias indispensaveis para a garantia da saude dos empregados e dos passageiros;
- 6.º Efectuar a desinfecção de carruagens e vagões ou locais dependentes dos Caminhos de Ferro do Estado;
- 7.º Requisitar todo o material sanitario e medicamentos necessarios, fiscalizando a respectiva applicação;
- 8.º Prestar todos os socorros medicos domiciliarios aos empregados e pessoas de familia que com ele coabitarem;
- 9.º Velar pelo bom estado do material de socorros medicos;
- 10.º Organizar os mapas mensais do movimento clinico;
- 11.º Superintender na direcção da Farmacia Central.

Art. 21.º Um regulamento especial prescreverá as normas do funcionamento deste Serviço.

TITULO VII

Da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

CAPITULO I

Constituição

Art. 22.º A Direcção dos Serviços Comerciaes e Financeiros compreende:

- 1.º O Serviço de Fiscalização e Tráfego;
- 2.º Serviço de Estatística;
- 3.º O Serviço de Contabilidade e Tesouraria;
- 4.º O Serviço de Aprovisionamentos.

§ unico. A sede da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros, bem como dos serviços que a constituem, é em Lisboa.

Art. 23.º Compete especialmente ao director dos Serviços Comerciais e Financeiros:

- 1.º Assistir ás sessões do Conselho de Administração;
- 2.º Superintender em todos os serviços da sua Direcção, fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações da Administração e propondo superiormente as providencias que excedam o limite da sua competencia;
- 3.º Autorizar os reembolsos ou indemnizações por erros de taxa, extravio, avarias ou demora no transporte das remessas até a importancia de 5.000\$000, propondo ao administrador geral o que exceder esse limite;

4.º Presidir aos concursos para os lugares superiores da sua direcção;

5.º Nomear, colocar, promover, premiar e punir o pessoal seu subordinado nos termos regulamentares, directamente ou por delegação nos chefes de serviço;

6.º Nomear, colocar e promover o pessoal das Repartições e Secções de Fiscalização, Tráfego, Reclamações, Contabilidade e Tesouraria e Aprovisionamentos das Direcções dos Caminhos de Ferro;

7.º Resolver sobre os pedidos de licença do pessoal quando excedam as atribuições dos chefes do serviço, propondo superiormente os que não forem da sua competencia;

8.º Conceder passes e bonus nos termos regulamentares ao pessoal da sua direcção;

9.º Propor á administração os quadros do pessoal e as dotações orçamentais para os serviços a seu cargo;

10.º Prestar mensalmente á administração conta da sua gerencia financeira e elaborar anualmente o respectivo relatorio, propondo as medidas que julgue convenientes ao aperfeiçoamento do serviço;

11.º Enviar aos directores dos Caminhos de Ferro as instruções para o serviço proprio das Repartições e Secções de Fiscalização, Tráfego, Reclamações, Contabilidade, Tesouraria e Aprovisionamentos;

12.º Tratar superiormente com os directores dos Caminhos de Ferro dos assuntos que interessam ao desenvolvimento do tráfego.

CAPITULO II

Serviço de Fiscalização, Tráfego e Reclamações

Art. 24.º O Serviço de Fiscalização, Tráfego e Reclamações constituido:

- 1.º Pela Secção Central de Fiscalização;
- 2.º Pela Secção Central de Tráfego;
- 3.º Pela Secção Central de Reclamações;
- 4.º Pela Repartição de Fiscalização, Tráfego e Reclamações dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste;
- 5.º Pela Repartição de Fiscalização, Tráfego e Reclamações dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

§ unico. Cada uma destas repartições comprehende duas secções:

- 1.ª Secção de Fiscalização e Tráfego;
- 2.ª Secção de Reclamações.

Art. 25.º A fiscalização externa será exercida por inspecções anexas ás Repartições de Fiscalização, Tráfego e Reclamações dos Caminhos de Ferro.

Art. 26.º As officinas de fabricação de bilhetes, bem como a officina tipografica são anexas ao Serviço de Fiscalização e Tráfego.

Art. 27.º Compete ao Serviço de Fiscalização, Tráfego e Reclamações:

- 1.º Verificar todas as operações feitas pelas estações e revisores de bilhetes concernentes á receita e efectuar as necessarias rectificações de taxas;
- 2.º Instruir os chefes das estações acerca da cobrança e escripturação das receitas e proceder a balanços e inspecções frequentes ás estações;
- 3.º Organizar os resumos das receitas de exploração e bem assim as contas de débito e crédito das estações;
- 4.º Escribir os bilhetes de identidade conforme as instruções em vigor;
- 5.º Fabricar e distribuir bilhetes ás estações, fiscalizando o seu uso;

6.º Organizar as liquidações com as Companhias, com as quais se tenha serviço combinado, bem como as de todos os devedores ao tráfego e as contas dos impostos, enviando-as ao Serviço de Contabilidade, para os devidos efeitos;

7.º Fiscalizar a reexpedição das remessas requeridas pelos expedidores e liquidar os respectivos reembolsos e créditos em conta corrente;

8.º Liquidar e processar os reembolsos provenientes de erros de taxas;

9.º Organizar e enviar aos Serviços de Contabilidade e Tesouraria todos os elementos necessarios para a escripturação das receitas e para a fiscalização da sua arrecadação;

10.º Determinar e fiscalizar o serviço de revisão de bilhetes e respectivo pessoal;

11.º Superintender na tipografia e deposito de impressos, promovendo que estes sejam fabricados na quantidade bastante para o abastecimento regular do deposito;

12.º Satisfazer todas requisições de impressos da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e da Caixa de Reformas e Pensões;

13.º Fazer executar os relatorios e outros trabalhos relativos aos Caminhos de Ferro do Estado que superiormente lhe forem ordenados;

14.º Executar trabalhos tipograficos para estranhos quando forem autorizados superiormente;

15.º Executar e ter em dia a contabilidade da tipografia e deposito geral de impressos;

16.º Estudar todos os assuntos que possam interessar ao desenvolvimento do transporte de passageiros e mercadorias;

17.º Tratar em geral de todos os assuntos relativos ao serviço comercial, correspondendo-se com as administrações de outras linhas ou de exploração de portos, companhias de transportes e particulares;

18.º Elaborar as tarifas de transportes e de despesas accessórias e promover a sua publicidade e distribuição, depois de superiormente aprovadas;

19.º Facilitar ao publico todos os esclarecimentos relativos aos transportes;

20.º Elaborar e submeter á aprovação superior os contratos de serviços combinados;

21.º Superintender no serviço das agências de tráfego e aduaneiras;

22.º Estudar sob o ponto de vista comercial os projectos dos horários, e depois de superiormente aprovados, fazê-los imprimir e proceder á sua distribuição;

23.º Organizar os programas dos concursos para arrendamento dos bufetes, vendas de agua e analogos, submetendo-os á aprovação superior;

24.º Proceder aos leilões de venda dos objectos abandonados e das remessas não retiradas nos prazos legais;

25.º Organizar todos os processos de reclamações relativos a perdas, avarias, molhas, incendios, roubos, etc., investigando meticolosamente, mas com celeridade sob as causas originarias, de forma que a informação a dar não exceda nunca tres mezes, e regularizar as respectivas indemnizações;

26.º Processar para pagamento as reclamações, depois de ajustadas com os interessados e aprovadas superiormente;

27.º Prover enciar quanto á investigação e entrega das remessas extraviadas;

28.º Todos os mais serviços da sua competencia não especificados;

Art. 28.º O chefe do serviço corresponde-se directamente com os chefes das Repartições de Fiscalização, Tráfego e Reclamações das Direcções dos Caminhos de Ferro para efeitos de esclarecimentos sobre a execução do serviço próprio de tais repartições.

§ unico. Instruções especiais, aprovadas pelo administrador geral, fixarão a forma de distribuir o serviço pelas Secções Centrais e pelas Repartições das Direcções dos Caminhos de Ferro.

CAPITULO III

Serviço de Estatística

Art. 29.º Compete especialmente ao Serviço de Estatística a elaboração de todos os mapas estatísticos respeitantes ao serviço do transporte de passageiros e de mercadorias, e especificadamente:

Estatísticas do tráfego referentes a:

- 1.º — Passageiros;
- 2.º — Bagagens;
- 3.º — Grande e pequena velocidade;
- 4.º — Diversos.

Estatística dos serviços (despesas):

- 1.º — Serviço de via e obras;
- 2.º — Serviço de tracção:
 - a) Locomotivas;
 - b) Reparções de carruagens e vagões;
 - c) Oficinas.
- 3.º — Exploração.

Estatística geral:

Estatística grafica.

Art. 30.º O chefe do serviço de estatística poderá pedir directamente aos chefes de todos os outros serviços os elementos necessários para o desempenho da sua missão.

CAPITULO IV

Serviço de Contabilidade e Tesouraria

Art. 31.º O Serviço de Contabilidade e Tesouraria é constituido por duas divisões:

- 1.ª Contabilidade;
- 2.ª Tesouraria.

Art. 32.º A Divisão de Contabilidade é Constituida:

1.º Pela Repartição de Receitas e Despesas, compreendendo três secções:

- a) Secção Central;
- b) Secção do Sul e Sueste;
- c) Secção do Minho e Douro.

2.º Pela Repartição Central da Caixa de Reformas e Pensões, compreendendo duas secções:

1.ª Secção da Caixa do Sul e Sueste;

2.ª Secção da Caixa do Minho e Douro.

§ 1.º As Secções de Receitas e Despesas e de Caixa de Reformas e Pensões constituem em cada uma das direcções a respectiva Repartição de Contabilidade.

§ 2.º A sede das Secções do Sul e Sueste será em Lisboa ou Barreiro e a das Secções do Minho e Douro no Porto.

Art. 33.º A Divisão de Tesouraria é Constituida:

1.º Pela Secção do Sul e Sueste;

2.º Pela Secção do Minho e Douro.

§ 1.º Cada uma das Secções de Tesouraria terá o seu cofre privativo que será considerado cofre do Estado para os efeitos dos regulamentos da Administração da Fazenda Pública e da Contabilidade,

§ 2.º A Tesouraria da Direcção do Sul e Sueste é simultaneamente o cofre Central da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, fazendo todo serviço de receitas e despesas da Direcção dos Serviços Comerciais e financeiros, sob a sua direcção e autoridade.

Art. 34.º Compete especialmente a este serviço:

1.º Regular a remessa das Receitas diárias do tráfego para a Tesouraria; proceder á sua contagem com a assistencia de um delegado do Serviço de Movimento; preencher os recibos e os boletins diários das receitas e providenciar imediatamente acerca das diferenças verificadas no acto da contagem lavrando os respectivos autos e enviando-os aos interessados e ao serviço do Movimento;

2.º Organizar as folhas e documentos de despesa relativos á Administração Geral;

3.º Verificar as folhas de vencimentos e todos os documentos de despesa;

4.º Preparar todo o expediente relativo ao pagamento das despesas, elaborando as requisições de fundos e recebendo as respectivas importancias, em harmonia com as ordens da Administração Geral; passar certificados provisórios e definitivos aos tesoureiros;

5.º Classificar todas as despesas, em harmonia com as normas estabelecidas, e organizar os mapas concernentes á contabilidade que devem acompanhar os relatorios das Direcções;

6.º Receber as receitas do Fundo Especial e escriturá-las, assim como as despesas do mesmo fundo;

7.º Depositar diariamente na Caixa Economica Portuguesa, em Lisboa, e na Delegação do Porto, as receitas do tráfego e dezenalmente na Caixa Geral de Depositos as receitas do Fundo Especial;

8.º Efectuar os pagamentos que legalmente lhe forem ordenados;

9.º Arrecadar as receitas da Caixa de Reformas e Pensões, e efectuar os pagamentos;

10.º Organizar a contabilidade da Administração Geral, escripturando em dia todos os livros que sejam necessários á sua maior clareza;

11.º Organizar a escrita do Fundo Especial e bem assim a escrita dos diversos empréstimos, de forma a verificar-se claramente a sua situação;

12.º Organizar os processos para novas operações de crédito, quando necessarias;

13.º Dar ás secções de contabilidade dos Serviços as instruções necessarias sobre a forma como devem ser organizadas as suas contas;

14.º Organizar o orçamento geral dos Caminhos de Ferro do Estado, em conformidade com as instruções que superiormente lhe forem dadas;

15.º Dar conhecimento á Administração, em mapas mensais, da situação das despesas orçamentais dos Serviços em relação ao orçamento do respectivo ano economico;

16.º Organizar as contas dos transportes a cobrar das diversas Secretarias do Estado e outros devedores, passar a expedir todas as facturas e proceder á sua cobrança;

17.º Organizar as liquidações dos serviços combinados e comuns com as diversas companhias, em harmonia com os elementos fornecidos pelo Serviço de Fiscalização, Tráfego e Reclamações, escripturá-las convenientemente e estabelecer as respectivas contas correntes;

18.º Conferir as contas de gerencia da Tesouraria;

19.º Verificar diariamente os balancetes da Tesouraria;

20.º Dar balanço aos cofres de cada uma das redes na presença do director dos Caminhos de Ferro ou de um seu delegado, pelo menos, uma vez em cada mez;

21.º Fiscalizar as secções de Tesouraria das duas redes;

22.º Conferir e copiar as contas da gerencia dos tesoureiros e envia-las com os documentos, devidamente relacionados, ao Conselho Superior de Finanças para o devido julgamento;

23.º Passar os cheques sobre as diferentes caixas de depositos para satisfazer as requisições de fundos e todos os mais necessários para ocorrer aos encargos da Administração;

24.º Passar precatorias e ordens de cobrança para entrada de fundos nas tesourarias, e guias e ordens de pagamento para as saídas;



Passageiros de Marrocos para França ou vice-versa, via Lisboa

A partir de hontem, o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta, entre Lisboa e França, da Tarifa internacional n.º 302 de grande velocidade, é elevado a 90 dias, sem faculdades de prorrogação, quando vendidos juntamente com bilhetes para a viagem marítima de Casablanca (Marrocos) para Lisboa ou inversamente.

Temporada de banhos na Póvoa de Varzim

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Póvoa e a Famalicão estabeleceu um serviço especial de bilhete de ida e volta das suas estações para Póvoa de Varzim, a preços reduzidos durante a epocha balnear, e egualmente em combinação com a Direcção do Minho e Douro e com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, da estação d'estas linhas para a referida estação de Póvoa.

A venda d'estes bilhetes começou no dia 1 d'este mez, e termina em 31 de outubro, podendo o regresso effectuar-se no dia immediato ao da venda.

O ultimo dia para regresso é em 30 de novembro.

Sendo a praia da Póvoa de Varzim uma das melhores do norte do paiz, devem esses bilhetes ter grande aproveitamento.

Alteração no horario dos comboios Lisboa e Porto

Desde o dia 5 d'este mez o comboio n.º 17 que tinha o seu "terminus" em Porto-S. Bento, passou a effectuar-se unicamente até Villa Nova de Gaia, devendo os passageiros que se destinam a S. Bento seguir de Gaia a destino pelo tramway n.º 1.513.

25.º Liquidar, no fim de cada mez, todos os descontos feitos em folhas e passar guias para lhes ser dado o conveniente destino;

26.º Escriurar as contas de finanças dos empregados, avios, e outras que digam respeito a descontos ao pessoal.

27.º Conferir os juros vencidos pelos diferentes depósitos e transferi-los para as receitas diversas do Fundo Especial;

28.º Fazer a liquidação de juros com as diversas companhias,

29.º Conferir os balancetes mensais do movimento de contas de materias, nos serviços que tenham depósitos;

30.º Conferir os inventários anuais dos Serviços;

31.º Organizar as tabelas mensais das receitas e despesas a remeter à Direcção Geral da Contabilidade Pública e Repartição respectiva;

32.º Organizar os respectivos arquivos;

33.º Todos os mais serviços da sua competência não especificados;

Art. 35.º O Chefe do Serviço corresponde-se directamente com os chefes das Repartições de Contabilidade e com os tesoureiros das Direcções dos Caminhos de Ferro para efeitos de esclarecimentos sobre a execução do serviço próprio das Secções de Contabilidade e de Tesouraria das Direcções dos Caminhos de Ferro.

§ único. Instruções especiais, aprovadas pelo administrador geral, fixarão a forma de distribuir o serviço pela Secção Central e pelas Secções e Tesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro.

Continua.



Carruagens-camas directas nos expressos Madrid-Málaga. — Desde o dia 14 do mez passado entrou em circulação diariamente, uma carruagem-cama entre Madrid e Malaga nos expressos nocturnos de M.-Z.-A.

A electrificação das linhas de Orleans e do «Midi» de França. — O Ministro das Obras Publicas de França já approvou a primeira parte do programma da electrificação das redes do «Midi» e de Orleans.

Para a rede do «Midi», o programma dos trabalhos a realizar nos annos de 1923 a 1927, abrange 1.576 quilometros, e comprehende além da linha de Toulouse a Dax com um ramal pyrenaico, cujos trabalhos já se acham adeantados, a linha de Bordoas a Irun com os seus ramaes sobre Verdun, Arcachon, Biarritz Puyo, Maceléon, Saint-Palais, Saint-Jean-Pied-du-Porto e Saint-Etienne-Baigorry; o prolongamento das linhas transpyrenaicas até Pau e Laruns, Portlet, Saint-Simon e Bousens, e finalmente, diversas linhas do norte de Toulouse a Dax.

Na sede de Orleans, a primeira parte do programma consta da electrificação da linha de Paris a Brive com o ramal Bretigny-Dourdan, e de Saint-Sulpice-Laurière a Gaunot e Brive a Clermont, n'um total de 916 quilometros.

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Por falta de numero não se effectuou no dia 30 do mez passado, como estava annuciado, a Assembleia Geral dos accionistas da Companhia Portuguesa, a qual está novamente convocada para o dia 17 do corrente com a mesma ordem do dia.

Tambem a assembleia geral dos obrigacionistas que devia realizar-se no dia 9 do corrente, em Paris, ficou adiada para o fim do mez.



Linha de Caminha a Louzã. — A receita geral d'esta linha de que é proprietaria a Companhia do Mondego e cuja exploração é feita pela C. P., foi no anno de 1922 de 297.426\$78, e a despesa de 547.404\$65, do que resulta um deficit de 249.977\$87.

Espera-se que, dentro em curto praso, comecem os trabalhos de construcção do prolongamento d'esta linha até Arganil,

Barreiro a Seixal. — A inauguração d'esta linha que tinha sido annuciada para o dia 1 d'este mez, só hontem se effectuou, no meio do maior regozijo da população da formosa villa do Seixal que ha annos aneciavam por tão util e importante melhoramento.

A' inauguração assistiram as auctoridades locais, os representantes da Fiscalisação do Governo e dos Caminhos de Ferro do Estado; tendo-se tambem feito representar o Ministerio.

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

Relatorio de uma missão á Italia
em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manlito Torres

(Continuação do numero 853)

Feita esta diversão, mais que justificada, para fóra do assumpto principal, resta acrescentar que as conclusões da secção foram as seguintes:

1) «Convem que todo o agente do caminho de ferro possa dispôr d'uma habitação salubre e comoda»

2) «É para desejar que as administrações se empenhem em fornecer ao seu pessoal alojamento nas condições acima».

3) «Para o conseguir, o interesse proprio aconsellia as administrações a dirigirem-se ás instituições particulares, favorecidas ou não pelo Estado, conforme a legislação de cada paiz; as administrações têm vantagem em estimular a criação por parte do seu pessoal, de agremiações ou cooperativas deste genero».

4) «As administrações devem alojar directamente os agentes affectos ao serviço de segurança, que particularmente não possam encontrar habitação proxima do local das suas funções».

XVII) Carruagens e wagons das linhas economicas

Cifram-se no seguinte as conclusões adoptadas:

1) «É recomendavel a unidade tecnica em todos os caminhos de ferro de via reduzida e esta obrigação deveria ser condição regulamentar para o estabelecimento, em qualquer paiz, de linhas novas; as disposições regulamentares a adoptar deveriam ser estudadas e apresentadas pelas Uniões das Sociedades interessadas de cada paiz».

2) «Estas Uniões (ou sindicatos das Empresas) teriam vantagem em fazer seguir a adopção da unidade tecnica, do estudo dos typos de material de tracção e rolante que possam adaptar-se ao maior numero de modalidades da exploração; e este estudo deveria fazer-se com o concurso dos constructores, circumstancia que favoreceria a construção em serie».

XVIII) Exploração das linhas economicas;

Regimen a adoptar

As conclusões, muito judiciosas, foram as seguintes:

1) «Para que os caminhos de ferro economicos possam atravessar a actual crise, urge que se lance mão de todos os meios para tornar possivel a sua exploração».

«Alem do auxilio do Estado, hoje indispensavel na maior parte dos casos, aquele deve contribuir, não menos eficazmente, para aquele fim, por meio de providencias que visem á simplificação maxima da exploração com o minimo de despesas, por exemplo:

redução do numero de comboios, e das classes oferecidas, isenção de guarda para o maior numero possivel de passagens de nivel, possibilidade da repressão immediata e eficaz contra as fraudes, etc.»

2) «Não esquecer nunca, para os efeitos do regimen d'exploração a fixar, que as condições de trabalho do pessoal são inteiramente diferentes para uma grande e para uma pequena rede; e que, de não se ter isto sempre bem presente e de não se ser o mais cauteloso

possivel nas leis a promulgar, resulta muitas vezes que as despesas se elevam a um maximo incompativel com explorações que só podem manter-se gosando, quer na tarificação quer noutros pontos da administração, da iniciativa mais larga e mais adaptavel ás circumstancias».

XIX) Modos especiaes de tracção das linhas economicas

Foi adaptada a seguinte conclusão:

«Das informações recebidas d'algumas sociedades americanas e suecas, resulta que o principio do agrupamento d'um motor de combustão interna com um dynamo acionando motores electricos (digamos, uma central electrica montada na propria automotora) oferece a vantagem de evitar as grandes despesas da instalação electrica ao longo da linha».

É contudo prudente esperar que este sistema faça as suas provas n'outros paizes da Europa para se fazer juizo completo das suas vantagens, sob o ponto de vista das despesas d'exploração e dos resultados financeiros».

XX) Meios de segurança nas linhas economicas

Votaram-se as conclusões a seguir enumeradas:

1) «A segurança dos comboios nas linhas secundarias é garantida pelos freios ordinarios conhecidos, mas para os comboios de passageiros de velocidade acima do normal deve recomendar-se o freio continuo».

2) «Os meios de segurança para garantir a protecção das gares ou a propria circulação dos comboios são, regra geral, muito simples (telefone, bastão-piloto, campainhas electricas d'aviso, etc.); quando porem se trate de secções communs, em que sejam para receiar encontros ou colisões, é aconselhavel o recurso de sistemas que impliquem uma fiscalisação efectiva, evitando-se, desta forma, a necessidade d'affectar um ou mais agentes e este serviço complementar de segurança».

3) «A protecção das passagens de nivel não deve ser assegurada mais do que pelos meios rudimentares ordinarios, excepção feita para os casos especiaes».

4) «As agulhas que dão acesso á via principal devem estar fechadas a cadeado, por forma simples e segura».

5) «Nos atravessamentos de via, das linhas economicas sobre uma linha geral de trafego intenso, pode —em certos casos—aconselhar-se a inserção de agulhas de segurança, encravadas e estabelecidas na linha secundaria».

XXI) Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano

Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano, abrangendo três quartas partes da rede do paiz, oferecem a quem os percorre com olhos de vêr, o aspecto d'uma forte administração, dispondo de linhas bem cuidadas, de estações vastas, sumptuosas e bem apetrechadas, de material de passageiros moderno e adequado aos melhores serviços e d'um parque, numeroso e completo, de material de carga.

A tracção, a vapor e electrica, é excelente e conta com magnificas unidades; o serviço das grandes linhas, pontual e moderno, não desmerece do que se encontra nas boas linhas europeas e, emfim, o pessoal é solícito a apresentar-se—sobretudo os chefes—com aprumo e urbanidade.

Esta é a impressão que se colhe á primeira vista, inteiramente diferente — devo dizel-o — d'aquella que eu preconcebera; profundando a observação (como eu procurei fazer dentro do pouco tempo de que dispunha) as primeiras impressões são confirmadas e sente-se que se está em presença d'uma administração rica,

com ideias modernas e tendo podido reunir nas suas linhas—como num vasto campo de demonstração—o exemplo pratico dos mais modernos aperfeiçoamentos em materia ferroviaria.

Ha um reverso n'esta medalha? Evidentemente.

A Exploração ferroviaria em Italia foi, desde longo tempo, quasi sempre deficitaria (1) e nenhum paiz com mais razão do que este se vê forçado a abraçar a doutrina de que os caminhos de ferro são instrumentos do progresso e factores da prosperidade nacional e que portanto a sua exploração pode ser negativa, sem que falem á função primordial; a doutrina é verdadeira mas ninguém a adopta e a pratica senão constrangidamente.

E, de resto, o que está succedendo hoje na Italia, succede após a guerra em quasi todos os outros paizes.

Na Italia, em que ao contrario do que se pensa geralmente os «lazzaroni» de Napoles não são mais do que uma curiosidade local, em que a industria nacional, poderosissima, atingiu um desenvolvimento e um avanço notaveis e em que, sobretudo no norte, ha uma verdadeira febre de progresso e actividade, na Italia em que a industria do turismo existe intelligentemente de facto, proporcionando ao estrangeiro— a par da sua arte e da sua extrema beleza— tudo o que de melhor ha no mundo em comodidades e conforto, na Italia ha motivos fortes e naturaes que contrariam permanentemente o exito financeiro das explorações ferroviarias.

Este obstaculo permanente, a natureza do terreno, não o pode arredar a tenacidade humana, mas é certo tambem— oh! lei das compensações— que é elle, com a luxuria da vegetação e o azul do céu e do Mediterraneo, que contribue principalmente para a beleza, tão peregrina e tão cantada, da patria italiana!

A frase do Engenheiro Pietro Lanino: «A Italia é um paiz desgraçado, debaixo do ponto de vista ferroviario», é lapidar e nunca mais a esqueci desde que a ouvi em Roma; de facto este paiz parece inventado para zombar d'aquelles que tentassem construir caminhos de ferro.

A cordilheira dos Alpes separa a Italia do resto da Europa, ao passo que os Apeninos e os Abruzzos, de mãos dadas com aqueles na mesma infernal tarefa, cortam o paiz de Norte a Sul e retalham-no ainda transversalmente com os contrafortes que lançam para um lado e outro sobre o terreno, sobre o Mediterraneo, sobre o Adriatico.

Veja-se que situação difficil e que successão vertiginosa de extensos tuneis, de altissimas pontes e viadutos, grandes aterros e trincheiras, fortissimas pendentes e constantes curvas de pequeno raio; emfim é, em si mesma, a maxima difficuldade e despesa na construção, na conservação, na exploração!

Companhias dispersas não podendo beneficiar da exploração em conjuncto, nem de todas as facilidades que o Estado pode outorgar a si mesmo, nem suportar os «deficits» que o Estado liquida como despesas correntes, não podiam, evidentemente, tomar sobre si a exploração das parcelas d'uma tal rede; as tentativas feitas nesse sentido fracassaram successivamente.

Isto explica que o Estado haja chamado a si este encargo oneroso sob todos os pontos de vista; e isto satisfaz tambem a curiosidade d'aquelles que, como eu, perguntavam a si mesmo por que motivo tomava o Estado Italiano um tal encargo no momento preciso em que outros Estados não pensavam senão em alijal-o.

Evidentemente a politica pode ter tido, e teve, a

sua influencia no caso; mas a razão principal foi aquella.

A exploração pelo Estado (que padece atemadamente dos mesmos defeitos que em toda a parte, nomeadamente nos paizes latinos) tem em Italia os seus partidarios e os seus opositores; mas não que vi sempre concordes uns e outros foi em afirmar que a exploração pelo Estado realisa n'aquelle paiz a unidade e os progressos de exploração que as companhias não poderiam ter nem manter e que os Caminhos de Ferro do Estado prestam— como é incontestavel— relevantes serviços ao turismo e á economia da Italia.

a) A evolução desde 1839 até ao presente

Os primeiros passos do caminho de ferro em Italia foram tardios e incertos. O primeiro caminho de ferro construido ligava Napoles com Portici e foi inaugurado em Outubro de 1839.

As difficuldades topograficas que já referi, aliadas por então ás difficuldades politicas que provinham da existencia de cerca de vinte pequenos estados desavindos entre si e do proprio espirito da epoca, não eram propicios ao desenvolvimento d'empresas d'esta ordem.

Em 1860 havia na Italia cerca de 2.200 quilometros de via.

Em 1865 quatro companhias exploravam os caminhos de ferro existentes, mas três d'elas faliram a breve trecho e o Estado foi forçado a chamar a si a exploração das respectivas linhas.

Em 1885 crearam-se três companhias em cujos lucros o Estado tinha participação; a Mediterranea, a Adriatica e a da Sicilia; antes, porem, que terminassem o periodo das concessões, foram denunciadas, porque nem a deficiencia do trafego, nem o estado precario do material, nem a ingerencia demasiada que o Estado se dava n'este regimen eram de molde a permitir a continuação do «statu quo».

Em 1886 o desenvolvimento da rede era já de 10.753 Km. de via larga e 3.029 Km. de via reduzida, ou seja uma proporção de 6.671 por 10.000 hectares.

Em 1905 o Estado assumiu de novo a exploração das linhas e esta data marca o inicio da administração do Engenheiro Cav. Carlo Crova, que sendo Director (em Bolonha) da Companhia Adriatica, passou para o Estado, primeiro como secretario da Direcção de Milão, depois como chefe da Divisão de Movimento e Trafego de Roma, a seguir como sub-chefe e chefe do Serviço Central do Movimento, depois como sub-chefe e chefe da Exploração e finalmente como Director Geral.

O que foi a sua acção no difficil periodo de transformação e adaptação ás novas condições de gerencia e depois na consolidação da grande rede que é hoje o Estado Italiano, podem dizel-o, em certa medida, os dados seguintes e melhor do que tudo, a observação da unidade do seu serviço d'hoje a par, como já disse, dos bons serviços europeus.

Desde 1905 até 1921, a acção do Estado vae-se gradualmente substituindo á das antigas companhias, que ele vae absorvendo.

Em 1908 é a parte meridional que é assimilada e com ella sobe a 13.231 Km. a quilometragem do Estado, dentro d'uma rede geral de 16.381 Km.

As principais linhas absorvidas no periodo citado foram: a Companhia Adriatica (2.221 Km.), os caminhos de ferro de Palermo a Trapani (194 Km.), de Primolano a Mestre (81 Km.), de Roma a Viterbo (87 Km.), a rede geral da Sardenha (423 Km.), etc.

(Continua).

(1) Em todo o caso a exploração do Estado era antes da guerra, de resultados positivos e ainda em 1914 o seu coeficiente foi de 0,21.

(1) As anexações de territorio atribuidas á Italia pelo tratado de paz trouxeram-lhe cerca de 1.400 km. de linhas ferreas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração
e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados
à Assembleia Geral Ordinaria
dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923

(Continuação do n.º 583)

Material Circulante.

| | | |
|--|----------------|---------------|
| O inventario do Material Circulante, era representado em 31 de Dezembro de 1921 por..... | 10:226.068\$97 | |
| Em 1922 teve o seguinte movimento: | | |
| a debito: | | |
| Despesa feita com a aquisição e diversas modificações no material circulante..... | 1:646.535\$57 | |
| a credito: | | |
| Baixa no inventario do Material Circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou, liquidado: | | |
| Pe'o estabelecimento | 1.513\$53 | |
| Por abastecimentos (materiaes aproveitaveis).... | 447\$05 | 1.960\$58 |
| Baixa no inventario do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou liquidado pela despesa de conservação..... | 6.620\$41 | 8.580\$99 |
| Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1922..... | 11:864.023\$55 | 1:637.954\$58 |

Mobilia, Utensilios e Ferramentas.

| | | |
|--|---------------|-------------|
| O inventario de Mobilia, Utensilios e Ferramentas, era representado em 31 de Dezembro de 1921, por | 1:687.581\$56 | |
| Em 1922 teve o seguinte movimento: | | |
| a debito: | | |
| Acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas diversas..... | 776.379\$10 | |
| a credito: | | |
| Baixa no inventario, por inutilisação de diferentes artigos..... | 5.474\$57 | 770.904\$53 |
| Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1922..... | 2:458.486\$09 | |

Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

| | | |
|---|----------------|---------------|
| O saldo credor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1921 era de..... | 15:542.180\$49 | |
| Em 1922 foi augmentado da importancia das despesas feitas com: | | |
| Novas Construcções, Trabalhos Complementares e Outros..... | 748.285\$20 | |
| Material Circulante..... | 1:646.535\$57 | |
| Mobilia, Utensilios e Ferramentas..... | 776.379\$10 | 3:171.199\$87 |
| o que o elevou em 31 de Dezembro de 1922 a..... | 18:713.380\$36 | |

Obrigações.

| | | |
|---|----------------|-------------|
| Em 31 de Dezembro de 1921 o saldo credor d'esta conta era de..... | 89:376.570\$00 | |
| Em 1922 teve o seguinte movimento: | | |
| a debito: | | |
| Importancia de 1.000 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau (do valor nominal de 90\$00 cada), adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo e retiradas da circulação | 90.000\$00 | |
| Idem de 2.317 ditas de 2.º grau (do valor nominal de 90\$00 cada), adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo e retiradas da circulação | 208.530\$00 | 298.530\$00 |
| Saldo credor em 31 de Dezembro de 1922..... | 89:078.040\$00 | |

Diferença entre o Valor Nominal e a Emissão de Obrigações.

| | | |
|--|----------------|------------|
| Em 31 de Dezembro de 1921 o saldo devedor de esta conta era de..... | 31:848.640\$82 | |
| Em 1922 teve o seguinte movimento: | | |
| a debito: | | |
| Valor nominal (90\$00 cada) de 1.000 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau | 90.000\$00 | |
| Seu custo (aplicação do producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). | 168.417\$75 | 78.417\$75 |
| a credito: | | |
| Valor nominal (90\$00 cada) de 2.317 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau | 208.530\$00 | |
| Seu custo (aplicação do producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). | 131.609\$30 | 76.920\$70 |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1922..... | 31:850.137\$87 | 1.497\$05 |

Fundos de Reserva**Extraordinaria:**

Não teve movimento em 1922 este fundo de reserva, cuja composição é a seguinte:

| | | | |
|---|----------------------|-------|----------------------------|
| Obrigações d'esta | de 3 % | 9.442 | |
| Comp ^a privilegiadas de 1.º grau | de 3 % "Beira Baixa" | 44 | |
| | de 4 % | 56 | |
| | de 4 1/2 % | 668 | 10.210 titulos Por memoria |

Especial:

Não teve movimento em 1922 este fundo de reserva, que está constituído como segue:

Carteira—Titulos:

| | | |
|---|-------------|--|
| 7.493 Acs. da Soc. ^a Madrid-Caceres-Portugal | | |
| 1.120 Titulos de Fundador, da nossa Comp. ^a | Existencia | |
| 1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena | em 31 de | |
| 500 Accões do Banco Lusitano (T cautela)... | Dezembro | |
| 2.100 Obrigações da Companhia do Mondego | de 1922 | |
| 206 Accões da Companhia do Mondego... | Por memoria | |

Imoveis:

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.... Por memoria

Reserva metalica:

Existencia em 31 de Dezembro de 1922: £ 66.666-13-4, ao par — Esc. 300.000\$00
— Parte liquida, conforme o n.º 2 do Art.º 63.º dos Estatutos.

Ordinaria:

Não teve movimento em 1922 este fundo de reserva, continuando, portanto, a sua importancia a ser de..... 6.543\$69

Venda de terrenos do Tejo e aplicação do seu producto

| | | |
|--|-------------|--|
| Dos terrenos conquistados ao Tejo vendidos até 31 de Dezembro de 1922: | | |
| De 1895 a 1919 — 54.104, m ² 95 — por..... | 374.356\$25 | |
| Em 1919..... | | |
| — recebemos como signal do preço ajustado para a venda do talhão n.º 60-A, na Junqueira, de, aproximadamente 1.610 m ² — à Companhia Commercial Portugueza..... | 5.184\$20 | |
| Em 1921..... | | |
| — recebemos como signal do preço ajustado para a venda do talhão n.º 40, em Belem..... | 80.000\$00 | |
| Em 1922..... | | |
| — a 200\$00 por metro quadrado — saldo da venda do talhão n.º 40, em Belem, à The Lisbon Coal & Fuel Co. Ltd..... | 523.100\$00 | |
| Totales..... | 982.640\$45 | |

Por conta das vendas compramos as seguintes obrigações:

| | | | |
|--|-------------------------------|-------------|-------------|
| De 1896 | 1.591 de 4 % de 1.º grau, por | 160.277\$ 8 | |
| a 1921 | 2.865 de 4 % de 2.º grau, por | 136.073\$04 | 296.350\$12 |
| Em 1922 | 1.000 de 4 % de 1.º grau, por | 168.417\$75 | |
| | 2.317 de 4 % de 2.º grau, por | 131.609\$30 | 300.027\$05 |
| Total.. | 2.591 de 4 % de 1.º grau, por | 328.694\$83 | |
| | 5.182 de 4 % de 2.º grau, por | 267.682\$34 | 596.377\$17 |
| Restando aplicar em 31 de Dezembro de 1922 | | | |
| o saldo, de | | 386.263\$28 | |
| Somma igual - Escudos | | 982.64 | \$45 |

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO

Extensão das linhas.

Não teve alteração no anno de 1922. Continuou a ser de 1.146 kilometros, como se vê do quadro seguinte:

| Designação | Kilometros | Totales parciaes | Total geral |
|--|------------|------------------|-------------|
| Rêde propria { Linhas não garantidas | 667 | 1.047 | |
| { Linhas garantidas | 380 | | |
| Rêde alheia { Setil a Vendas Novas. | 70 | 99 | 1.146 |
| { Coimbra a Louzã. | 29 | | |

Como na via dupla da linha do Norte nenhum trabalho se realizou durante o exercicio de 1922, continúa a sua extensão a ser de 305km,862.

(Continua).

Como se faz a historia

Sob a epigraphe *Nueva linea aerea* publica o nosso colega madrileno *Gaceta de los Camiños de Hierro*, no seu numero de 20 do mez passado, uma noticia dando como tendo sido inaugurada no dia 25 de maio uma nova linha de aviões Latécoers entre Bordeaux e Lisboa, por Victoria e Madrid, fornecendo varios pormenores sobre os quilometros percorridos, velocidades, etc., e concluindo por a considerar como o inicio de uma futura carreira entre a Europa e a America do Sul.

Essa noticia que, sem duvida alguma foi decalcada de outra qualquer revista *amiga* de Portugal, pois que alguns periodicos francezes houve que disseram pouco mais ou menos o mesmo a proposito da ida dos nossos illustres aviadores, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a França, n'um avião Latecoere, onde foram receber mais uma consagração pelo seu extraordinario *raid*, Lisboa-Brazil, a juntar a muitas outras antes recebidas, e á qual se succedeu a que a cavaliêrosa Hespanha tambem lhes concedeu em Madrid, dá a impressão que o caso não passou de uma simples inauguração de uma carreira commercial aerea entre Portugal e França, nada tendo de commum com uma finalidade da viagem dos nossos sabios aviadores n'um avião Latecoere que os levou ao seio da intellectualidade franceza para, na Sorbonne, receberam as suas palavras glorificadoras.

Ignoramos se Latécoere pensa ou não em estabelecer qualquer serviço aereo entre França e Portugal, mas do que temos a certeza é que esse serviço não foi inaugurado com a viagem de Coutinho e Sacadura na sua visita official a França, e é para extranhar que nem a mais leve referencia a *Gaceta* tenha feito a esses nomes já hoje mundiaes, tanto mais que dias depois eram recebidos e consagrados tambem officialmente em Madrid, o que só se pode attribuir ao facto de como acima dissemos ter sido a noticia recortada



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Julho de 1923.

O orçamento não foi aprovado a tempo de entrar em execução no começo do novo anno economico. Nem mesmo foi votado o duodecimo p ra julho. Tambem afinal nenhuma falta fazem! Desde que tudo é desordem financeira vale quasi tanto haver leis de meios como não havê-las. O feito é sempre a ruina crescente do Estado e dos bens.

Já estamos quasi a meio de julho e os parlamentares estão ainda longe de entrarem em ferias. Diz-se que não será encerrada a sessão legislativa sem serem vot das certas leis que o governo reputa indispensaveis. Citam-se entre ellas especialmente a do sello, a dos navios do Estado e a dos tabacos.

Noutro lugar nos referimos á ultima. Quanto á dos navios, a situação é realmente característica. Tinha sido aberto concurso, nos termos da lei de 1922 para a adjudicação da frota, com destino a certas carreiras das colonias e do Brasil. Ninguém concorreu a tempo si não a Companhia Nacional. Mas esta vinha fazer uma proposta f ra das condições marcadas, o que era o mesmo que não ir lá. No entretanto, o governo pediu ao parlamento poderes para as aceitar! A comissão respectiva da Camara não concordou com tal orientação. Parece que a idéa agora é apovar bases para um novo concurso, dizendo-se que a elle ira outra empresa importante, alem da Companhia Nacional, que por sua parte quer apenas 20 navios. Estes lhes bastariam para valorizar o seu activo mais ou menos ficticio que vem do momento da sua constituição. O leitor deve estar lembrado de que ella se formou sobre a ficção de que o activo da antiga Empresa Nacional valia 6.000 contos, ao cambio de 1918, o que era exagero.

Na mencionada proposta a Companhia Nacional queria que o Estado lhe cobrisse os *deficits* que houvesse na exploração das carreiras maritimas e lhe garantisse dividendos, juros e amortizações. E' o espirito de mercantilismo especulativo levado até ás ultimas consequencias.

A *régie* dos navios faliu completamente, não deixando de concorrer tambem para esse resultado a acção multiforme da *Empresa*, depois da *Companhia Nacional*. Não se pode, pelo menos nas actuais circunstancias, voltar ao sistema da *régie*. O Estado arrisca-se a ter de entregar uma parte dos navios á *Companhia Nacional* e talvez alguns a outra qualquer empresa e porventura a vender os restantes dispersamente. Desta maneira poderia morrer o ideal de reconstituição da nossa frota mercante. Como se liquidará este malfadado assunto, que define a desorganização feita pela administração publica e pelos grupos especuladores? Oxalá que o liquidem sem as ultimas abdicções. Mas seja como for, esta materia e tantas outras em que vão aparecendo soluções ruins tem de ser objecto de reconsiderações e reformas por parte do governo de reorganização nacional, que o excesso das desordens tornará inevitavel.

A lei do selo já é pezadissima. O governo quer outra mais onerosa para correr com o producto das tributações dos emprestimos, dos creditos, das emissões fiduciarias cada vez maiores atraz das despesas, dos agios que avançam com velocidade superior. E' a ruina crescente e sem fim. A circulação de notas vai já, muito alem de 1.200 000 contos, isto é, muito alem do limite permitido pela própria lei recente. O valor da libra, apesar de todas as esperanças que os ilusionistas do emprestimo haviam tratado de incutir está acima de 100\$00.

A carestia da vida é cada vez maior, havendo preços que sobem 10 a 15 por cento cada mez. Ainda ha ilusões?

Q. J.

ou deslocada de qualquer outra publicação, sem que o nosso illustre collega soubesse bem do que se tratava.

Se fazemos este reparo, de que a *Gaceta* se não deve admirar, é porque não se trata de um caso banal, mas sim de um facto que se prende com a historia portugueza e ainda mais com a historia mundial da aviação, e para a historia, deve-se sempre escrever com a mais escrupulosa verdade.

União Internacional de Caminhos de Ferro

Teve lugar no dia 20 do mez findo, em Braga, a anunciada reunião da comissão de *contas correntes e cambios*, á qual assistiu, por concessão especial, o representante, na União, da Campanhia Portuguesa, o Engenheiro Chefe do Serviço do Trafego, Sr. Manuel Rueda.

As questões dadas em ordem do dia para serem discutidas nesta reunião foram as seguintes:

1.º Discussão do Regulamento para o funcionamento das Comissões:

2.º *Liquidação de contas de aluguer de material circulante entre as diferentes administrações de caminhos de ferro. Oportunidade de criar uma ou mais repartições de compensação para a liquidação de contas.*

3.º *Modo de fixação das taxas de cambio no que respeita ao pagamento das taxas pelo publico.*

4.º *Redução das dificuldades de preceção dos preços de viagem e de transporte, assim como dos documentos.—Simplificação das contas correntes e mais de evitar as perdas por circulação de cambios.*

5.º *Competencia das Companhias de caminhos de ferro de exigir, para liquidação os creditos reciprocos, contas correntes provisórias.*

Sobre a primeira questão não houve discussão tendo-se os diversos delegados manifestado de acordo com o que se haja resolvido nas outras emissões sobre o mesmo assunto.

A 2.ª questão foi adiada por não ter podido comparecer o relator (Alemanha), impedido por outras reuniões de comissões de caminhos de ferro.

A 3.ª questão, e a principal, deu lugar a larga discussão. Depois de varios delegados de diferentes países se terem manifestado sobre a cobrança de portes no trafego internacional, pelas linhas expedidoras, correspondentes no percurso das linhas seguintes, por forma a que, em consequencia de oscilações cambiais, nenhuma das empresas possa ser afectada por quaesquer prejuizos, o delegado portuguez pediu para ser ouvido, tendo então o sr. Engenheiro Rueda historiado o que sobre tão importante assunto se tem feito em Portugal, terminando por se mostrar adepto da cobrança dos portes na moeda dos países em que essa cobrança é feita, e liquidações na moeda dos países intermediarios e de destino, como em Portugal se procede no trafego combinado com as linhas espanholas e francezas, e um cambio previamente estabelecido, e revisto e publicado por periodos dezenais ou quinquenais, processo que muito antes de ter sido aconselhado pelo delegado da Suecia em Dezembro de 1922 na reunião de Paris, já esteve em vigor em Portugal.

Esta solução que a assembleia, depois de varias discussões, aceitou como a melhor, deu azo a que o delegado da Italia propozesse a adopção de uma percentagem fixa, como por exemplo a de 1 %, estabelecer como o *quantum* a adicionar á taxa cambial oficial, para as empresas se porem a coberto dos prejuizos que pudessem resultar das oscilações provaveis dentro do periodo da fixação do cambio.

Contrariamente a esta proposta se manifestou o delegado portuguez que demonstrou a inconsciencia que podia resultar de um tal processo, pois que em países na situação como a de Portugal em que se tem dado oscilações bruscas muito variaveis as empresas ficariam na contingencia de terem de suportar graves prejuizos em virtude do *quantum* fixado nem sempre cobrir a diferença da taxa, preconizando antes a formula de cada linha interessada de adoptara percentagem que entendesse indispensavel para se pôr a coberto das perdas

provaveis, dando, oportunamente, conhecimento á outra ou outras linhas da taxa estabelecida.

Este processo que é o que a C. P. tem adoptado nas relações com os caminhos de ferro de M. Z. A. e de M. C. P., foi finalmente tambem aceito como facultativo, como se vê do texto da acta da sessão que resa o seguinte:

En vue de se convir des pertes que la change peut lui imposer lors de la liquidation des comptes, chaque administration a le droit de percevoir les sommes qu'elle encaisse ou publie pour compte de chemins de fer étrangers, à un cours plus élevé que celui coté à la Bourse de son pays, mais la majoration ainsi pratiquée doit toujours rester dans les limites raisonnables.

Lorsque les administrations le jugeront utile, des ententes pourront intervenir contre elles pour qu'elle se notifie les taux appliqués. Elles sont tenues de publier ces taux par voie d'affichage aux guichets de toute autre manière.

A proposito da quarta questão, ventilou-se mais uma vez a vantagem ou inconveniencia da criação dos *bureaux* de compensações, não se chegando ainda a resultados definitivos por falta de elementos de apreciação cuja obtenção foi confiada a uma sub-comissão que reunirá dentro de um mez.

Sobre o objecto da quinta questão chegou-se a uma dos mais importantes conclusões tendente a neutralizar os prejuizos cambiais, a qual se funda no sistema de provisões antecipadas e calculadas pelos periodos analogos dos annos anteriores, pelo que respeita a mercadoria e por um certo numero dos ultimos mezes conhecidos, para os passageiros.



Boletim provisorio de bagagens

Do extracto parlamentar da camara dos deputados franceza, publicado no *Journal Officiel* de 27 de Março ultimo, insere a interpelação feita por um deputado ao Ministro das Obras Publicas sobre o caso de um passageiro não ter feito trocar o boletim provisorio de bagagem pela senha definitiva, e a resposta do Ministro. Por acharmos o assunto interessante, visto que tambem existe entre nós, pelo menos na estação de Lisboa-Rocio, o mesmo sistema de boletins provisorios, a seguir reproduzimos os termos da pergunta e resposta:

«Mr. Vicent Aurioi deputado, pergunta ao Sr. Ministro das Obras Publicas se a Companhia de Orleans pode, e, em caso affirmativo em virtude, de que disposição exigir d'um passageiro de Bordoas a Paris que, por ignorancia dos regulamentos e habitos locais, não fez trocar o recibo provisorio da sua bagagem (25 kilos) pelo recibo definitivo, o pagamento do transporte dessa bagagem, como se tivesse sido transportada isoladamente em grande velocidade, visto que: 1.º na ocasião de registar a bagagem na estação de Bordoas Saint-Jean, o respectivo empregado não o preveniu de que d'via proceder a essa formalidade: 2.º que o passageiro pode provar, com a apresentação do bilhete e com testemunhas que o viram na sua longa estada em Bordoas, que elle efectuou realmente essa viagem.

Resposta do Ministro—O empregado da ficha provisoria de pesagem para o registo de bagagens nas grandes gar's é uma medida de ordem interna que tem por objecto dividir e activar as operações successivas necessarias para o registo.

O facto de um passageiro não ter trocado a ficha provisoria de pesagem pelo boletim regular do registo não está expressamente previsto nas tarifas.

Por minha investigação, as redes e em particular a de Orleans tem accitado observar em taes casos o direito á gratuidade, toda a vez que o numero e a natureza dos bilhetes de que o passageiro fôr portador possam, ser determinados com precisão.

Se, pelo contrario, a estação de chegada não poder determinar o numero e a natureza dos de que fôr portador, a entrega dos volumes é feita contra o pagamento da taxa pelo peso total, sem redução alguma.

Não sabemos como entre nós se procede em casos semelhantes, mas supomos que não devemos andar longe da doutrina exposta pelo ministro francez, que é de todo o ponto a mais aceitavel.

Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire **PARIS**

Teleg. "Vicduboc"

Agente em Lisboa

Agente no Porto

GUERREIRO GALLA

Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.^{DA}

Largo de S. Domingos, 11, 1.^o

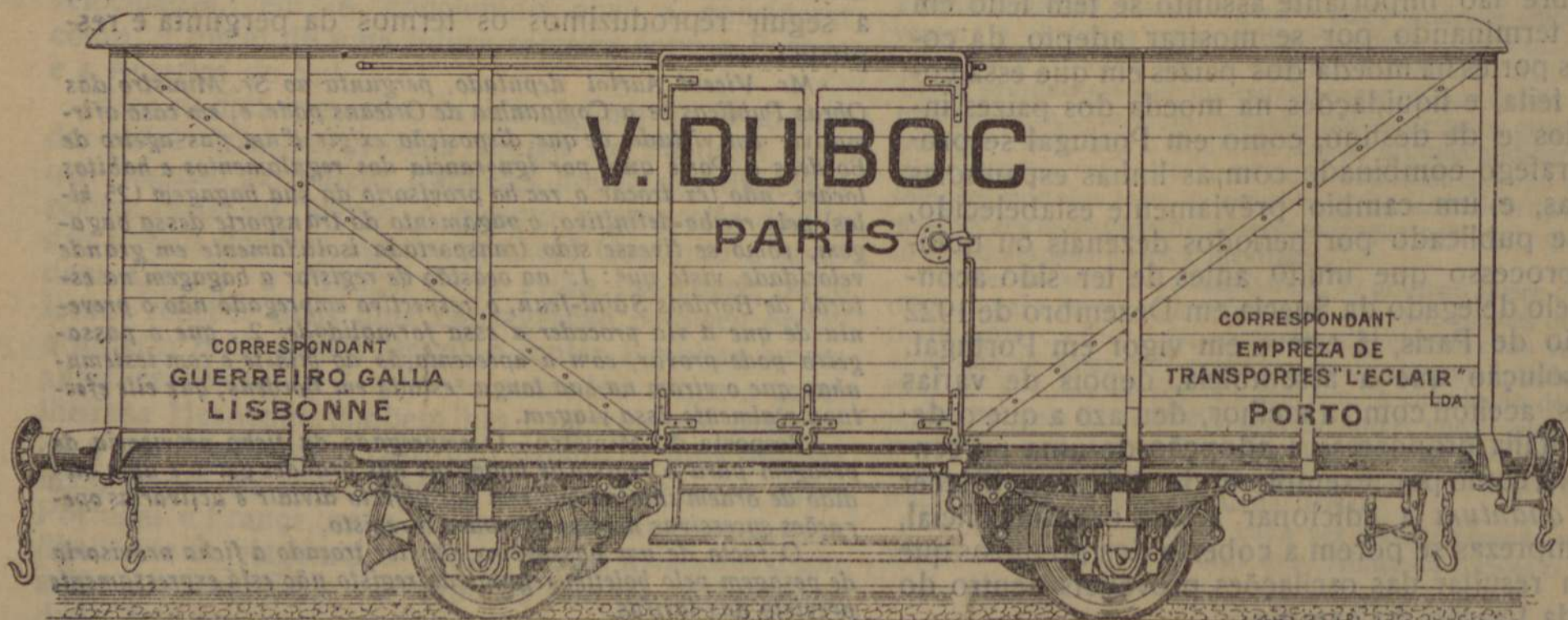
Rua da Fabrica, 5

Telegr.: "MARAIVA"

Telegr.: "SILREIS"

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermudaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francezas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao commercio a enorme vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola, pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros inconvenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empresa não se poupa a sacrificios nem a despesas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clentela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o commercio importador e exportador.

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.^{as}; Hambro & Son; Baring Brothers & C.^{as}.

Em New-York — Brown Brothers & C.^{as}.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeaux — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Telefone — C. 890

Tel. — KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIN MADRID Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

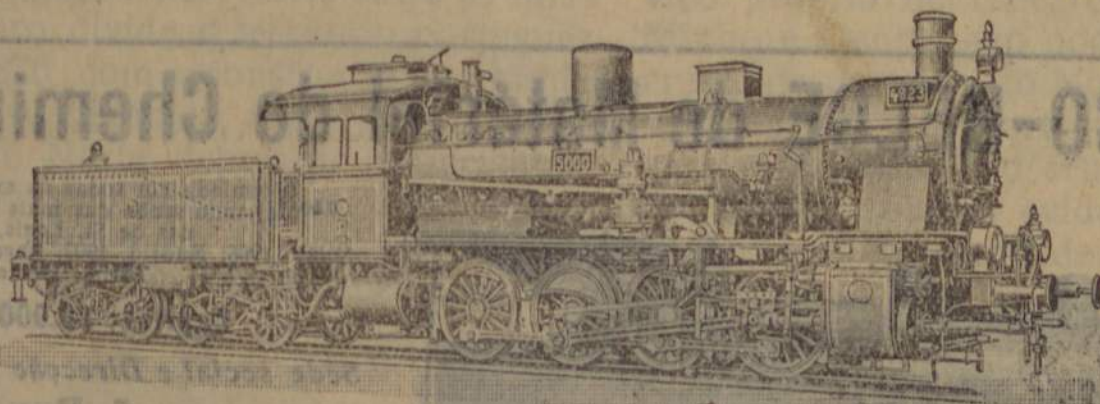
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, pandau, t. Loerlnoz Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Excavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
tecnicos

Deposito de material «Koppel» p de via eduzida
em armazem no paiz

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.^{da}

RUA DE JULIÃO, 41, 1.^o LISBOA
Apartado de Correio-97

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital; 2.600.000 frs

(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:
19, Rue de Corbell, A ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONES



BUREAU: *
15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS
CODE A. B. C., 6^e ÉDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SEVRA (S. & O). FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS
Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.
Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-toneis. — Tenders. — Peças de sobreceleste.
Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

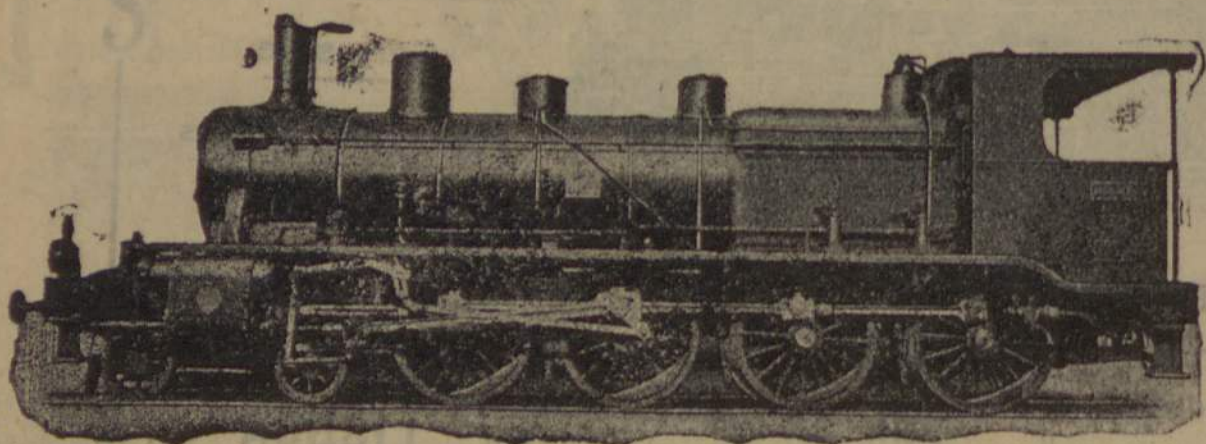
Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-POINT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNATIONAL, Ltd., Succesor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.