

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 854

Bruxelas, 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 Oficial, 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 Portuguezes, 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 políticas, que determinaram a promulgação da lei de 22 de julho de 1882, contida pelo epitheto de *Salamancada*.

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 empreza por ela formada, com o limite de 135 contos para o complemento reembolsável do juro garantido.

Arbitrava-se para despezas d'exploração 40% da receita bruta da linha, excluindo o imposto de trânsito, 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 reducções 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 empreza 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 técnica, a qual fixara a cifra de 7.350 contos.

Era-lhe concedida a exploração do porto commercial de Leixões, devendo a companhia pagar a construção 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 Governo, o qual nomearia um numero de administradores igual ao que elegessem os accionistas e, alem disso, a Junta Geral, a Camara Municipal e a Associação Commercial do Porto elegeriam cada uma um administrador. Tinha pois o Governo 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 plenárias em Salamanca.

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

O Governo firmou o contrato de 21 de maio de 1900, atribuindo a garantia de 270 contos às obrigações do 1.º grau, que em boa parte lhe ficaram pertencendo; fê-las registar na Direcção Geral da Tesouraria e rubricar pelo respectivo Director geral. São pois como que um papel do Estado, cujo crédito 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 máximo de 270 contos. Cálculo do complemento de juro pela aplicação de determinado coeficiente ás receitas de exploração. E como estas eram em pesetas, transformavam-se em réis ao cambio par, como se fizera no acto da construção, eliminando-se todas as incertezas provenientes das variações do cambio.

Em cada semestre a companhia apresentava ao Ministro da Fazenda a nota provisória das receitas do tráfego, pela qual se via que tinha logar o máximo 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 portuguesas com garantia de juro, só se entrava no cálculo da garantia com as receitas do tráfego, não se tomando em conta as fora do tráfego, puramente accidentais e incertas e que constituem um modesto suplemento de recursos.

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

Pena foi que se não tivesse realizado 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 vistos com os interesses portugueses.

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 anos até 1918.

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

A crise da guerra determinou a diminuição do tráfego e o aumento das despesas de exploração. O Governo hespanhol apenas concedeu uma sobretaxa de 15 %, que se não encorporava na conta do tráfego, 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 déficits 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 tráfego 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 distinto e zeloso engenheiro Polycarpo da Costa Lima, preventiu-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 contrato 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, intérada por mim em 11 de julho de 1917 do criterio que ia ser adoptado, dirigi-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 lógico não aplicar, ao menos, o mesmo criterio ás despezas arbitrárias. Assim procurava por em foco o que tinha de lesivo o criterio que se pretendia adoptar, sem que esse processo dialectico significasse a ação do cambio do dia desde que abrangesse na sua aplicação receitas e despesas.

Eis as palavras que precediam esse argumento:

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

Seguia o cálculo, que ao cambio d'então mostrava dever a Companhia receber 270 contos, enquanto o criterio 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 amortização 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 mantinham os processos seguidos até hoje" e se pagasse a prestação semestral de 135 contos para a habilitar ao pagamento do coupon.

Ouviu o Governo, além do Concelho Superior das Obras Públicas, a Procuradoria Geral da República 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 tráfego 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, além 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 ahi 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 ficticia, 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 ficticia, que não correspondeu 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:

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

2º Que ela tem que transferir 536.000 pesetas ao cambio do dia, sem se confessar a irrealdade 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 porém 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 2º grau e aplicá-lo 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 ingeneria 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 honestamen 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 exautorização 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 distinto engenheiro Vicente Ferreira, chefe dos serviços de estudos e construções 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 Cáceres 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 pode a C. P. acelerar a marcha do *Sud Express* e o comboio rapido do Norte, e bem assim dar va-são 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 sobresaltado. 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 possivel. 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 produçao. 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 vés mais galopante da vida. E não é mais triste ainda o resto, que é principalmente devorismo e desfalque de uns pelos outros com ruina 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 acidentes 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 inteligencia juridica a essa milicia monárquico-republicana eluso-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 vêses 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 dum 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 dum 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 dum grande parte do povo, talvés 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; prodigo dos tempos. O povo ignora todo esse imenso drama de a quem e alem mar em cujos enredos entram cifras ciclópicas.

Os Titãs da desorganisação 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 miserável, no descredito da situação portuguesa. Agora mesmo alguem atravessou o Atlântico para a fantastica procura dum operaçao de 50 milhões de "dollars", fatidica cifra da manobra internacional! — pelas boas graças ilusorias 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 autorisava o governo, pelo artigo 1.º, a negociar um acordo para a elevação dos preços de venda dos tabacos. Apenas se impunha que daí resultasse para o Estado mais a insignificancia dumha 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 Soca delas, renunciaria aos pretendidos direitos que

lhe 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 elevara 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 verosímil que a esticadela fosse a mais de 100:000 contos até 1926!

A Comissão de Finanças da Câmara deu, em 8 de agosto, o parecer n.º 302 por demais confuso. Conservou o limite mínimo de 5.000 contos, que estava na proposta n.º 208 A. Agravou ainda os vícios 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 máquinas modernas pela Companhia, para o desenvolvimento da sua indústria, 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 vez primeiros os aperfeiçoamentos fabrís e por conta do Estado! Era para melhor amarrar a este á suposta necessidade de prorrogar.

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

Em 20 de abril de 1923, o sr. Victorino Guimarães substituiu esse 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 mínimo 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! Também se reconhece implicitamente, à Companhia, o direito de reclamar do Estado a indemnização 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, autorizações latais, que encerram novos perigos como depois veremos.

O assunto dos sobre-encargos é o que tem mais importância imediata para a Companhia. Com ele se prende em grande parte o projecto de desdobrar o capital social, hoje de 9.000 contos, com auxílio 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 exercícios 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 à Companhia. Os últimos pelos estatutos em vigor, tem 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 ações 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, porém, se puzeiram de acordo, em conciliabulo de Paris, reunidos os principais de aquém e além Pirinéus. Dividiram entre si as vantagens. Mas não será menos fácil conciliar essas venturas com a tal contabilidade dos sobre-encargos e com o espírito das leis, do contracto e do próprio decreto de 1918, pau de dois bicos, ainda melhor para as bordoadas do interesse público, 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 possíveis, a cama para se deitarem a dormir com

as fortunas dos monopolios por mais uns decénios. Em 1905 pretendia-se o primeiro deles por mais o tempo que faltasse para 60 anos. A prorrogação de ambos é o doce ideal comum. Mais uma vez se junta com isto o engodo público dum empréstimo 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 vitória desejada, na Câmara. Isso as põe no caminho de varias negociações e acordos, ligados também com os negócios 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 pública ao percorrer a vista por todo esse 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 diário de transportes aéreos entre a Inglaterra e os Estados Unidos.

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

Sem querermos pôr em dúvida a notícia 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 fábricas germanicas passaram a construir milhares de aparelhos de comércio e de desporto, mas que podem com facilidades, num dado momento, passar a desempenhar o papel mortífero da 5.ª arma de guerra.

A revista berlimense *Der Motorvagen*, publicou ainda não há muito, uma notícia descritiva de um hidroavião de desporto, conhecido pelo W-19, que pode ser desarmado e transportado em cinco tubos de doze pés de comprimento e menos de três de diâmetro.

Um outro aparelho pode ser encerrado num só tubo de vinte pés de comprido.

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

Dizem as más línguas que tales 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 jornais franceses a reclamar do seu governo medidas para que a indústria da aviação na Alemanha seja colocada sob a «contrôle» dos aliados.

O caso não é para menos.



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do numero 853)

TÍTULO VI

Do Serviço de Saúde

Art. 18.º O Serviço de Saúde 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 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 número, sede e áreas serão fixados em regulamento especial.

Art. 19.º Anexas ao Serviço de Saúde 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 experiência indicar;

2.º Inspeccionar e fiscalizar os empregados doentes, preenchendo os respectivos boletins sanitários;

3.º Verificar o grau de aptidão física dos candidatos a empregados;

4.º Inspccionar 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 às inspecções necessárias para assegurar a salubridade das estações e de todas as dependências dos caminhos de ferro, propondo as providências indispensáveis para a garantia da saúde dos empregados e dos passageiros;

6.º Efectuar a desinfecção de carros e vagões ou locais dependentes dos Caminhos de Ferro do Estado;

7.º Requisitar todo o material sanitário e medicamentos necessários, fiscalizando a respectiva aplicação;

8.º Prestar todos os socorros médicos domiciliários aos empregados e pessoas de família que com ele coabitarem;

9.º Velar pelo bom estado do material de socorros médicos;

10.º Organizar os mapas mensais do movimento clínico;

11.º Superintender na direcção da Farmacia Central.

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

TÍTULO VII

Da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

CAPITULO I

Constituição

Art. 22.º A Direcção dos Serviços Comerciais 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 séde 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 às 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 provisões que excedam o limite da sua competência;

3.º Autorizar os reembolsos ou indemnizações por erros de taxa, extravio, avarias ou demora no transporte das remessas até a importância de 5.000\$000, propondo ao administrador geral o que excede 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 competência;

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

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

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

11.º Enviar aos directores dos Caminhos de Ferro as instruções para o serviço próprio 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 constitui:

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 oficinas de fabricação de bilhetes, bem como a oficina tipográfica são anexas ao Serviço de Fiscalização e Tráfego:

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

1.º Verificar todas as operações feitas pelas estações e revisores de bilhetes concernentes á receita e efectuar as necessárias rectificações de taxas;

2.º Instruir os chefes das estações acerca da cobrança e escrituração 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 Escriturar 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 necessários para a escrituração 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 depósito de impressos, promovendo que estes sejam fabricados na quantidade bastante para o abastecimento regular do depósito;

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 reparos e outros trabalhos relativos aos Caminhos de Ferro do Estado que superiormente lhe forem ordenados;

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

15.º Executar e ter em dia a contabilidade da tipografia e depósito 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 particulares;
- 18.^º Elaborar as tarifas de transportes e de despesas acessórias e promover a sua publicidade e distribuição, depois de superiormente aprovadas;
- 19.^º Facilitar ao público 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 água e analogos, submetendo-os á aprovação superior;
- 24.^º Proceder aos leilões de venda dos objetos abandonados e das remessas não retiradas nos prazos legais;
- 25.^º Organizar todos os processos de reclamações relativos a perdas, avarias, molhas, incêndios, roubos, etc., investigandometiculosamente, mas com celeridade sob as causas originárias, de forma que a informação a dar não exceda nunca tres meses, 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 competência 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 proprio de tais repartições.
- § único. 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) Reparações de carruagens e vagões;
 - c) Oficinas.
- 3.^º— Exploração.

Estatística geral:

Estatística gráfica.

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 constituído por duas divisões:

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

Art. 32.^º A Divisão de Contabilidade é Constituída:

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.^º Secção da Caixa do Sul e Sueste;
- 2.^º 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 Constituída:

- 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 enviado-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 importâncias, 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 relatórios das Direcções;

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

7.^º Depositar diariamente na Caixa Económica Portuguesa, em Lisboa, e na Delegação do Porto, as receitas do tráfego e dezenalmente na Caixa Geral de Depósitos 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, escrutando 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 necessárias;

13.^º Dar ás secções de contabilidade dos Serviços as instruções necessárias 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 económico;

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, escriptura-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 mês;

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

22.^º Conferir e copiar as contas da gerencia dos tesoureiros e enviar-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 depósitos para satisfazer as requisições de fundos e todos os mais necessários para ocorrer aos encargos da Administração;

24.^º Passar precatórias 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 Povoa 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 Povoa de Varzim, a preços reduzidos durante a epocha balnear, e igualmente 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 Escriturar as contas de finanças dos empregados, avisos, e outras que digam respeito a descontos ao pessoal.

27.º Conferir os juros vencidos pelos diferentes depósitos e transferí-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 matérias, 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-Malaga. — 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 aprovou 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 Bordeos 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, Portet, Saint-Simon e Boussens, 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'un total de 916 quilometros.

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Por falta de numero não se efectuou no dia 30 do mez passado, como estava annunciado, a Assembleia Geral dos accionistas da Companhia Portugueza, 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 exploracão 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 prazo, começem os trabalhos de construcção do prolongamento d'esta linha até Arganil.

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

A' inauguração assistiram as auctoridades locaes, 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 Manitto 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) «Convém 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 afectos 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 técnica 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 técnica, do estudo dos typos de material de tracção e roilante que possam adaptar-se ao maior numero de modalidades da exploração; e este estudo deveria fazer-se com o concurso dos constructores, circunstancia 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 possível 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 possível de passagens de nível, possibilidade da represão imediata 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 rête; 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 circunstancias».

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 proteção 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 proteção das passagens de nível 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 rête 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 vapôr 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 europeias 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 dizer-o — d'aquela 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 prático dos mais modernos aperfeiçoamentos em matéria ferroviária.

Ha um reverso n'esta mediáha? Evidentemente.

A Exploração ferroviária 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 faltem á função primordial; a doutrina é verdadeira mas ninguém a adopta e a prática setão contradizidamente.

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

Na Italia, em que ao contrario do que se pensa geralmente os «lazzaroni» de Nápoles 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 inteligentemente 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 obstáculo 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 Mediterrâneo, 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'aqueles 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 Mediterrâneo, sobre o Adriático.

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

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

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

Evidentemente a politica pode ter tido, e teve, a

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

A exploração pelo Estado (que padece atemadamente dos mesmos defeitos que em toda a parte, nomeadamente nos paizes latinos) tem em Italia os seus partidários e os seus opositores; mas no que vi sempre concordes uns e outros foi em afirmar que a exploração pelo Estado realiza n'aquelle paiz a unidade e os progressos de exploração que as companhias não podem ter nem manter e que os Caminhos de Ferro do Estado prestam — como é incontestável — relevantíssimos 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 construído ligava Nápoles com Portici e foi inaugurado em Outubro de 1839.

As dificuldades topograficas que já referi, aliadas por então ás dificuldades políticas que provinham da existencia de cerca de vinte pequenos estados desavidos entre si e do proprio espírito da época, não eram propícios 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 chamá-las a explorar as respectivas linhas.

Em 1885 criaram-se três companhias em cujos lucros o Estado tinha participação; a Mediterranea, a Adriatica e a da Sicilia; antes, porém, que terminasse o periodo das concessões, foram denunciadas, porque nem a deficiencias do tráfego, nem o estado precário do material, nem a ingetencia 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 Tráfego 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 difícil período de transformação e adaptação ás novas condições de gerencia e depois na consolidação da grande rede que é hoje o Estado Italiano, podem dizer-l-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 vai-se gradualmente substituindo ás antigas companhias, que ele vai absorvendo.

Em 1908 é a parte meridional que é assimilada e com ela 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 anexas coes de território atribuídas á Italia pelo tratado de paz trouxeram-lhe cerca de 1.400 km. de linhas ferreas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923

(Continuação do n.º 583)

Material Circulante.

O inventário do Material Circulante, era representado em 31 de Dezembro de 1921 por 10:226.068\$97. Em 1922 teve o seguinte movimento:

a débito:

Despesa feita com a aquisição e diversas modificações no material circulante..... 1:646.535\$57

a crédito:

Baixa no inventário do Material Circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidado:

Pelo estabelecimento 1.513\$53

Por abastecimentos (materiais aproveitáveis).... 447\$05 1.960\$58

Baixa no inventário do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidado pela despesa de conservação..... 6.620\$41 8.580\$99

Valor do inventário em 31 de Dezembro de 1922..... 11:864.023\$55

Mobiliário, Utensílios e Ferramentas.

O inventário de Mobiliário, Utensílios e Ferramentas, era representado em 31 de Dezembro de 1921, por 1:687.581\$56. Em 1922 teve o seguinte movimento:

a débito:

Aquisição de mobiliário, utensílios e ferramentas diversas..... 776.379\$10

a crédito:

Baixa no inventário, por inutilização de diferentes artigos..... 5.474\$57 770.904\$53

Valor do inventário em 31 de Dezembro de 1922..... 2.458.486\$09

Subsídio Necessário da Exploração ao Estabelecimento.

O saldo crédor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1921 era de 15.542.180\$49.

Em 1922 foi aumentado da importância das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros..... 748.285\$20

Material Circulante..... 1:646.535\$57

Mobiliário, Utensílios e Ferramentas..... 776.379\$10

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 débito:

Importância 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

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

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1922..... 208.530\$00 298.530\$00

89.078.040\$00

Diferença entre o Valor Nominal e a Emissão de Obrigações.

Em 31 de Dezembro de 1921 o saldo d'vedor de esta conta era de..... 31.848.640\$82

Em 1922 teve o seguinte movimento:

a débito:

Valor nominal (90\$00 cada) de 1.000 obtidas..... 90.000\$00

legiadas de 1.º grau 90.000\$00

Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). 168.417\$75 78.417\$75

a crédito:

Valor nominal (90\$00 cada) de 2.317 obtidas..... 208.530\$00

legiadas de 2.º grau 208.530\$00

Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos conquistados ao Tejo). 131.609\$30 76.920\$70 1.497\$05

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1922..... 31.850.137\$87

Fundos de Reserva

Extraordinária:

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	de 3%	10.210 títulos
grau.....	de 4%	56
	de 4 1/2 %	668

Por memoria

Especial:

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

Carteira-Títulos:

7.493 Acs. da Soc.º Madrid-Cáceres-Portugal	Existencia
1.120 Títulos de Fundador, da nossa Comp.º	em 31 de
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena	Dezembro
500 Acções do Banco Luso-Françês (F. caução).....	de 1922
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego	Por memoria
206 Acções da Companhia do Mondego.....	

Imóveis:

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

Reserva metálica:

Existencia em 31 de Dezembro de 1922 £ 66.666-13-4, ao par - Esc. 300.000\$00

- Parte líquida, conforme o n.º 2do Artº 63.º dos Estatutos.

Ordinária:

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

Venda de terrenos do Tejo e aplicação do seu producto

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1922:

De 1895 a 1919 + 54.104, m²95 — por 1874.356\$25

Em 1919 — recebemos como signal, do preço ajustado para a venda do talhão n.º 60-A, na Junqueira,

de, approximadamente 1.610 m² — à Companhia Commercial Portuguesa..... 5.184\$20

Em 1921..... recebemos como signal do preço ajustado para a venda do talhão n.º 40, em Belém, de 80.000\$00

Em 1922..... 3.015, m²50 — a 200\$00 por metro quadrado — saldo

da venda do talhão n.º 40, em Belém, à The Lisbon Coal & Fuel Co. Ltd., 523.100\$00

Totais. p. ob. 57.120, m²45, Escudos 2.020. 982.640\$45

Por conta das vendas comprámos 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\$33	
	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			
Somma igual - Escudos			
		386.263\$28	
		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 s quinto:

Designação	Kilometros	Totais parciais	Total geral
Réde propria	Linhas não garantidas	667	
	Linhas garantidas.....	380	1.047
Réde alheia	Setil a Vendas Novas.	70	
	Coimbra a Louzã.....	29	99 1.146

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

(Continua).

Como se faz a historia

Sob a epígrafe *Nueva linea aerea publica* o nosso colega madrileno *Gaceta de los Caminos 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 Bordéus 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 franceses 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 sucedeu a que a cavaleirosa 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 commun com uma finalidade da viagem dos nossos sabios aviadores n'um avião Latecoere que os levou ao seio da intellectualidade francesa 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 oficial 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 oficialmente 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 ano economico. Nem mesmo foi votado o duodecimo para julho. Tambem afinal nenhuma falta fazem! Desde que tudo é desordem financeira vale quasi tanto haver leis de meios como não havê-as. O efecto 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 votadas certas leis que o governo reputa indispensaveis. Citam-se entre elles especialmente a do selo, a dos navios do Estado e a dos tabacos.

Noutro logar nos referimos á ultima. Quanto à dos navios, a situação é realmente caracteristica. Tinha sido aberto concurso, nos termos da lei de 1922 para a adjudicação da frota, com destino a certas carreiras das colonias e d. Brasil. Ninguem concorreu a tempo se não a Companhia Nacional. Mas esta vinha fazer uma proposta favorável 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 apoiar bases para um novo concurso, dizendo-se que a elle irá 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 marítimas e lhe garantisse dividendos, juros e amortizações. É o espirito de mercantilismo especulativo levado até as ultimas consequencias.

A *régie* dos navios falhou completamente, não deixando de concorrer tambem para esse resultado a acção multifórmida 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 à 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 abdicações! Mas seja como for, esta matéria e tantas outras em que vão aparecendo soluções ruinosas tem de ser objecto de reconsiderações e reformas por parte do governo de reorganização nacional, que o excesso das desordens tornará inevitável.

A lei do selo já é pezadissima. O governo querer outra mais oneroza para correr com o producto das tributações dos empregados, dos créditos, das emissões fiduciarias cada vez maiores atras das despesas, dos agios que avançam com velocidade superior. É 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 propria lei recente. O valor da libra, apesar de todas as esperanças que os ilusionistas do empréstimo 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 portuguesa 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 créditos 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 vários delegados de diferentes países se terem manifestado sobre a cobrança de portes no trafego internacional, pelas linhas expedidoras, correspondentes no percurso das linhas seguintes, forma a que, em consequencia de oscilações cambiais, nenhuma das empresas possa ser afectada por quaisquer prejuízos, o delegado português 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 intermediários e de destino, como em Portugal se procede no trafego combinado com as linhas espanholas e francesas, e um cambio préviamente estabelecido, e revisto e publicado por períodos dezenais ou quinzenais, 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 várias discussões, aceitou como a melhor, deu azo a que o delegado da Italia propusesse 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 prejuízos que pudesssem resultar das oscilações prováveis dentro do período da fixação do cambio.

Contrariamente a esta proposta se manifestou o delegado português 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 prejuízos em virtude do *quantum* fixado nem sempre cobrir a diferença da taxa, proponendo antes a formula de cada linha interessada de adoptar a percentagem que entendesse indispensável para se pôr a coberto das perdas

prováveis, 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 também 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 à le droit de percevoir les sommes qu'elle encaisse ou publie pour compte de chemins de fer étrangers, à uns cours plus élevé que celui coté à la Bourse de son pays, mais la majoration ainsi pratiquée doit toujour rester dans le liries raisonnables.

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

A propósito 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 prejuízos cambiais, a qual se funda no sistema de provisões antecipadas e calculadas pelos períodos análogos dos anos anteriores, pelo que respeita a mercadoria e por um certo numero dos últimos meses conhecidos, para os passageiros.



Boletim provisório de bagagens

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

"Mr. Vicent Auriol deputado, pergunta ao Sr. Ministro das Obras Públicas se a Companhia de Orleans pode, e, em caso afirmativo em virtude, de que disposição exigir d'um passageiro de Bordeos a Paris que, por ignorância dos regulamentos e hábitos locais, não fez trocar o recibo provisório 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 Bordeos Saint-Jean, o respectivo empregado não o previu 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 Bordeus, que elle efectuou realmente essa viagem.

Resposta do Ministro—O empregado da ficha provisória de pesagem para o registo de bagagens nas grandes gares é uma medida de ordem interna que tem por objecto dividir e activar as operações sucessivas necessárias para o registo.

O facto de um passageiro não ter trocado a ficha provisória 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 aceitado observar em tais 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 francês, que é de todo o ponto a mais aceitável.

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

GUERREIRO GALLA

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

Teleg.: «MARAIVA»

Agente no Porto

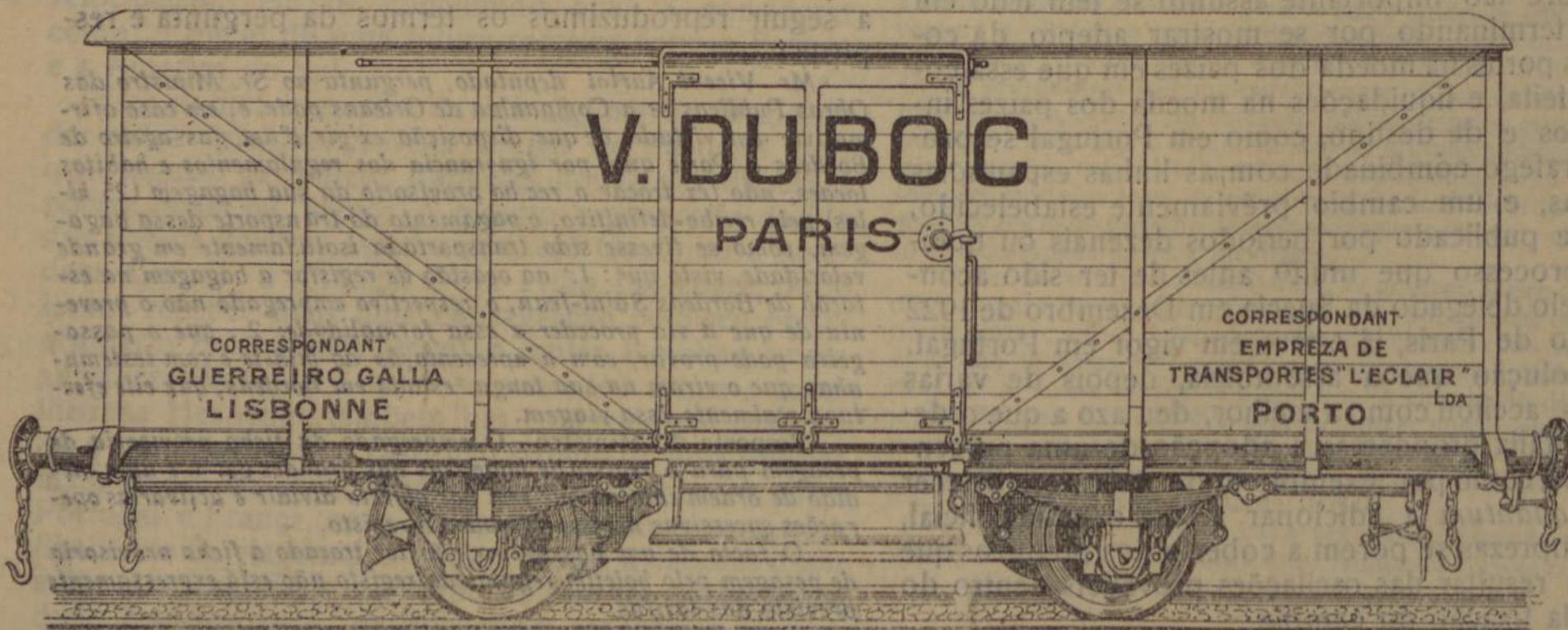
Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.DA

Rua da Fabrica, 5

Teleg.: «SILREIS»

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

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme vantagem de não ser necessário 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 Empreza não se poupou a sacrifícios nem a despezas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, 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 comercio 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.^a; Hambro & Son; Baring Brothers & C.^a.

Em New-York - Brown Brothers & C.^a.

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 Bordeos - 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. - KOPPEL RAIL

ORENSTEIN & KOPPEL - ARTHUR KOPPEL S. A.

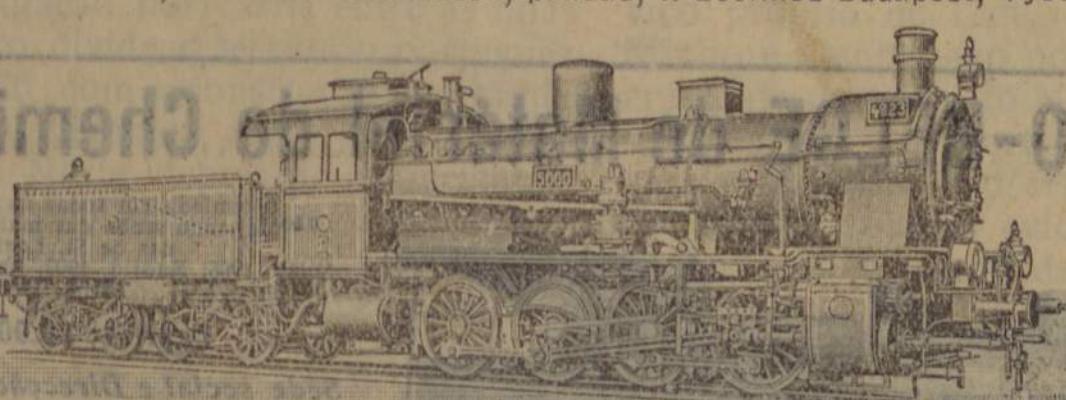
BERLIM MADRID

Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

FABRICAS:

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

Locomotivas



Vias ferreas

Excavadoras

portateis e fixas

Guindastes

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
tecnicos

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

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

Fernandes, Bragança & Peeira, Lda.

RUA DE JULIÃO, 41, L.^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 CO LTD)

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 Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE: N.^o 7, à ESSONNES
ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: SIGN^TL-ESSONNES



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

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.^o

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

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS
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 typos. — Vagões-cisternas. — Vagões-toneis. — Tenders. — Peças de sobrecelente.
Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francesas e estrangeiras.

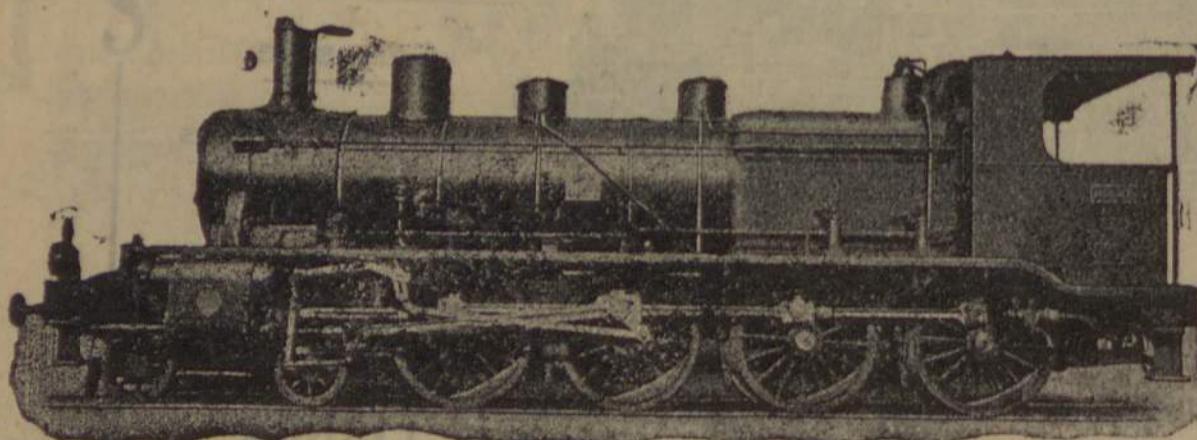
Secção PONTES e VIGAS

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-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO INTERNACIONAL, Ltd., Successor 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 faltando 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 Boëtie — 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, I.^o D.