

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 858

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

Secretário 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 Setembro de 1923

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

TARIFAS

2.º Aditamento á Tarifa Especial Sistema n.º 1 de Grande Velocidade dos Caminhos de Ferro do Estado
Aviso ao Publico (Sobretaxas) Elevação de 700 % m C. F. do Estado

SUMMARY

Nova Estatística Official de Caminhos de Ferro pelo engenheiro Fernando de Souza, pag. 235 — A crise financeira pelo Dr. Quirino de Jesus, pag. 236 — União Internacional de Caminhos de Ferro, pag. 237 — Seguro de mercadorias, animais e vehiculos a transportar por caminho de ferro, pag. 238 — Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, pag. 239 — Parte official, pag. 239 — Viagens e transportes, pag. 241 — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pag. 241 — Parte Financeira, por Q. J. pag. 242 — Linhas Portuguezas, pag. 242 — As obras na gare do Rocio, pag. 242

Nova Estatística Official de Caminhos de Ferro

Não tem proseguido desde 1918 a publicação da estatística official dos caminhos de ferro do continente elaborada pela respectiva repartição. E todavia seria grande serviço essa publicação, mormente se fosse melhorada e completada com dados historicos e numericos semelhantes aos que para cada linha subministra a Estatística dos caminhos de ferro ultramarinos.

Vem agora suprir a falta d'essa publicação a collecção dos dados estatísticos de 1914 a 1921, emanada da Direcção Geral de Estatística, contendo mappas analogos aos que publicava a Repartição de Caminhos de Ferro.

Encontra-se primeiro a somma dos numeros relativos a todos os nossos caminhos de ferro, incluindo o de Penafiel á Lixa, que, em rigor, deveria figurar á parte, visto não ter leito proprio.

Vêm depois separadamente os dados relativos ás linhas exploradas pelo Estado e por companhias, e em seguida, os de cada linha.

Falta a subdivisão dos primeiros tres grupos syntheticos em linhas de via larga e de via estreita, como convem para o estudo e se encontra nos mappas da Repartição de Caminhos de Ferro.

E' deficiencia que muito importa suprir em edições posteriores.

*

De 1914 a 1921 a extensão da nova rede subiu apenas de 3.115 km. a 3.269 ou mais 154, sendo 144 km. nas exploradas pelo Estado e 10 pelas Companhias.

Vejamos agora as variações dos principaes elementos de trafego.

		1914			1921		
		Estado	Comp. ^{ae}	Total	Estado	Comp. ^{ae}	Total
Passageiros	{ N.º (mil toneladas).....	3.150	15 789	18.939	4.959	18.596	23.555
	{ Receita (contos).....	1 342	3.420	4.762	9 399	23.076	32.475
Mercadorias	{ G. V. { N.º (mil toneladas)	59	163	222	98	339	437
	{ Receita (contos)..<	420	809	1.229	4.559	8 665	13.224
	{ P. V. { N.º (mil toneladas)	1 262	4 125	5.387	1.226	4 086	5.312
	{ Receita (contos)..<	1 782	3 786	5.568	11.691	21.873	33.564
Total (contos).....		3.544	8.015	11.559	25.649	52.614	79.263

O total das receitas cresceu de 11.559 contos em 1914 a 79.263 em 1921, ou mais 67.704, ou 585 %. Nas linhas do Estado o augmento foi de 22.105 contos sobre 3.544 ou 623% e nas das Companhias de 45 559 sobre 8.016 ou 568%. A maior percentagem de augmento nas primeiras explica-se pela abertura de novos troços.

Se analysarmos as diversas parcelas do trafego, notamos que os passageiros augmentaram em numero 4.616.000 sobre 18.939.000 ou 24%, e em receita 581%. Esses augmentos foram respectivamente 57 e 600 % nas linhas do Estado, e 18% e 575% nas de companhias.

No trafego de mercadorias g. v. notamos um augmento de 98% no peso, e 975% na receita para o conjunto, sendo essas percentagens de augmento, respectivamente, 66 e 985% nas linhas do Estado, e 108 e 974% nas de companhias.

Nas mercadorias p. v. houve no conjunto uma diminuição de 1 % no peso e um augmento de 503 % na receita. Essas percentagens foram, respectivamente, 0,3 e 556 % nas linhas do Estado, 0,9 e 477 %.

Se sommarmos a tonelagem de g. v. e p. v., achamos para o conjunto um augmento de 141.000 toneladas ou 2,5 %. Pode-se pois considerar estacionario o trafego de mercadorias, o que é desanimador sob o ponto de vista economico.

O consideravel augmento de receita havido foi originado pela elevação de tarifas, e, se no peso da recovagem houve um augmento de 9. % ou 216.000 toneladas, representa esse facto a consequencia das demoras nos transportes que obrigava a recorrer em maior escala á grande velocidade, o que a elevação de preços das mercadorias compensava largamente.

A receita media por kilometro de via elevou-se no conjunto das linhas, de 3.717\$ a 24.257\$ ou mais 552 %, percentagem inferior á de 585 % que encontramos para as receitas globaes, por ter crescido a extensão da rede.

Nas linhas do Estado a receita kilometrica subiu de 3.029\$ a 19.520\$ e nas das Companhias de 4.121\$ a 27.424\$ ou, respectivamente mais, 534 e 565 %. A differença provem principalmente da maior proporção de novos troços nas primeiras.

Quanto ás despesas houve no conjunto um augmento de 1.129 % contra o de 585 % nas receitas. Assim o coefficiente medio de exploração passou de 61,71 a 110,60 %. Nas linhas do Estado o augmento foi 31.983 contos ou 1.163 %, e nas de Companhia 48.549 contos ou 1.108 %. O coefficiente de exploração passou nas primeiras de 77,56 % a 133,41 e nas segundas de 54,7 a 98,73.

Assim, enquanto estas conseguiram pagar as despe-

zas d'exploração com as respectivas receitas, havendo em 1921 um saldo de 681 contos, aquelas tiveram um *deficit* de 9.083 contos.

Se compararmos os dois grupos de linhas do Estado, Sul-Sueste e Minho e Douro, vemos que nos primeiros, com a receita kilometrica de 18.269 em 1921, houve um deficit global de 3.410 contos e nas do Minho-Douro com o rendimento kilometrico de 21.569 o *deficit* foi de 5.678 contos.

Nas linhas de Companhias apenas as da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tiveram em 1921 um *deficit* de exploração de 293 contos apesar do rendimento kilometrico de 38.542\$00.

A da Beira Alta explorou em 1921 a 78,8 %, a do Vouga 94,7 a companhia Nacional a 95,6, Guimarães a 88,8, a de Pova de 96,2, apesar de terem modestas receitas que na Beira Alta atingiram 14.044\$ por kilometro. E' pois manifesta a inferioridade da exploração pelo Estado sob o ponto de vista economico, quando ha 12 anos sofria vantajosamente o confronto com a das companhias. As causas são conhecidas, sendo obvio recorda-las.

Para terminar observaremos que a receita de impostos: transito, sello e assistencia se elevou de 845 contos em 1914 a 5710 contos e que exceptuando os 215 contos para a Assistencia, o resto ou 5.495 contos, reverte integralmente para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

A estatistica que analysámos não regista o percurso dos comboios nem a receita e despesa por kilometro e comboio, nem ainda tarifas medias, lacuna que sempre houve que lamentar nas estatisticas officiais. Tal qual está, representa ainda assim um valioso repositório de informações, quasi em dia, pois apenas lhe falta o ano de 1922.

J. Fernando de Souza

A CRISE FINANCEIRA

Toda a politica portugueza gira em volta da crise financeira, como era inevitavel. Só aparentemente ella se poz em ferias, fechando-se o parlamento. As difficuldades accumuladas desde longe continuaram a amontoar-se, afrontando cada vez mais a vida publica e privada.

Daqui surgiu a ideia de se convocar de novo o Congresso, para auctorizar o governo a adoptar providencias extraordinarias, que a situação financeira exige. Ou se tinha de seguir esse caminho, ou se haveria de ir para uma dictadura franca ou disfarçada.

O Governo tem poderes illimitados para intervir nos assumptos cambiaes, que tem realmente um dos primeiros logares. Tem ao mesmo tempo, a faculdade constitucional de publicar todas os decretos, regulamentos e instrucções necessarias para a melhor execução das leis, o que pode levar muito longe a acção de um governo disposto a levar o sistema das mesmas até ás ultimas consequencias convenientes.

Mas tudo isto é quasi nada para o muito que ha a fazer. Estamos em plena desorganisação nacional, pelos erros e culpas de muitos annos. A obra necessaria é uma reorganisação, que se estende a todas as nossas condições de existencia. Ella é absoluctamente impossivel pela acção directa do parlamento. Só um governo com a plenitude de poderes será capaz de a emprender e de levantar os alicerces e os muros fundamentais.

Sempre dissemos que só um governo de caracter extraordinario, sem as prisões das engrenagens partidarias, pode conceber um plano completo de restauração nacional e tratar de pô-lo em execução com esperança do seu exito sufficiente. Esse mesmo luctará com immensas difficuldades, encontrando por todos os lados as resistencias e os perigos. Todos o veem claramente. As situações criadas pelos destinos e pelos desregramentos de todas as especies tenderão a reagir ferozmente contra quaesquer tentativas e actos de reforma e de regeneração.

Continuamos a pensar que é preciso um Governo que reuna tais condições. Elle devia ter vindo ha mais tempo, e quanto mais tarde vier peor será para elle e para todos nós.

Mas isto não quiere dizer que não sejam aceitaveis as iniciativas de um governo commum para a melhoria da situação. Bom é que o actual, embora tarde, pretenda atacar os males trazidos pela guerra e especialmente pela administração publica á vida nacional que tivemos desde 1919.

O sr. ministro das finanças deseja ver finalmente em pratica a aspiração de se reformarem os quadros e serviços, com redução notavel dos funcionarios do Estado. Os excluidos continuariam a ter vencimentos, cobertos por um imposto especial, que seria bem pesado, enquanto não fossem collocados nas vagas que se fossem dando, e em logares sucessivamente des-

cobertos no commercio, nas industrias e na agricultura. Não é a melhor das soluções. Em todo o caso é preferível a não termos nenhuma.

Tenciona o sr. ministro das Finanças estabelecer uma fiscalização mais apertada e rigorosa para forçar o contribuinte a pagar os impostos e as taxas em vigor. Está aqui uma das maiores necessidades da administração publica. Poderá ser satisfeita sufficientemente? A nossa desorganisação fiscal é tão grande como a desordem politica. Não é apenas o contribuinte que não quer pagar, dispondo-se para isso a toda a especie de sophismas e de fraudes. E' tambem uma grande parte dos fiscaes a terem interesse nesta lesão enorme dos direitos do thesouro. Como se ha-de sair daqui? As difficuldades serão imensas. Falla se na possível nomeação de uma brigada de officiaes do exercito bem escolhidos para uma correição fiscal em todo o paiz. Sempre fomos de opinião de que isto era necessario e conveniente. Resta saber se, indo-se por tal caminho, haverá acerto na escolha.

O certo é que, a bem dizer, não precisamos de mais impostos. O que ainda mais é preciso é fazer render com justiça as existentes. Isto depende absolutamente de uma nova disciplina rigorosa em toda a nossa organisação fiscal, e tambem de uma boa phalange de investigadores exigidos pelas circumstancias extraordinarias.

Atribue-se igualmente ao sr. ministro das Finanças o pensamento e desejo de fazer a reforma das leis reguladoras dos estabelecimentos bancarios. E' outra necessidade fundamental em que temos sempre insistido. Todas as casas de credito devem exercer as suas funções em harmonia com os superiores interesses da economia nacional. E' fóra de duvida que ellas estão em grande parte fóra do bom caminho. Concorrem em elevado grau para a desorganisação nacional, desviando dos fins uteis as disponibilidades existentes, concentrando-se de preferencia nas especulações cambiais e precipitando a desvalorisação progressiva da moeda juntamente com as outras causas gerais e particulares desta desgraça publica. Tudo isto deve mudar, sem todavia se cair no erro de matar a iniciativa bancaria de augmentar a desconfiança e o descredito.

Esta reforma, na ideia do sr. ministro das Finanças, deve ser completada com outra nova organisação dos serviços cambiais. Ainda neste ponto assim temos pensado sempre, sendo inevitavel ir-se para uma caixa de conversão, com este ou com outro nome.

Se o governo conseguir publicar alguns diplomas de valor sobre todos estes assumptos com certa rapidez, seria um certo começo de reacção contra a corrida em que vamos no abysmo. Será isto exequivel? E' licito duvidar ainda, e por causa da situação politica.

Desde que não ha disposições para fazer dictadura, tudo depende da vontade do parlamento, que decerto só com muita difficuldade concederá ao governo as authorizações indispensaveis. Tão contingente é esse caminho, que segundo parece, o governo poz já de lado a ideia de convocar immediatamente o Congresso. Diz-se que só o convocará talvez depois de 5 de outubro, se o novo chefe do Estado não aceitar a demissão do ministerio, pedida nos termos habituaes pelo sr. Antonio Maria da Silva.

Ainda n'esse caso não seria impossivel que o parlamento recusasse ao Governo os poderes que elle julgasse necessarios para principiar a obra a que nos referimos. Isto complicaria as circumstancias, ou o Governo teria de ir para a dictadura, hypothese então improbabilissima, ou teria de cahir finalmente, sendo então difficilima a sucessão e adiando-se em todo o caso as reformas necessarias.

Quirino de Jesus

União Internacional de Caminhos de Ferro

As suas relações com as demais organizações ferro-viarias internacionaes

A Comissão Especial, delegada da União Internacional de Caminhos de Ferro para estudar quaes devem ser as relações entre a U. I. C. e as organizações internacionaes de Caminhos de Ferro já existentes, realisou a sua reunião em Berne, nos dias 11, 12 e 13 de junho passado e n'ella foram approvadas as bases para os entendimentos a estabelecer.

D'essa commissão faziam parte delegados da Alemanha, Belgica, França, Italia, Suissa e Tcheco-Slovacia que, depois de terem estudado e discutido largamente a constituição das diferentes organizações internacionaes e qual o criterio a adoptar para as relações a estabelecer entre ellas e a União, approvaram as seguintes conclusões, que ficam ainda dependentes da approvação do comité da gerencia, a que vão ser submetidas.

Para os effeitos das suas relações com a U. I. C., as organizações de caminhos de ferro devem ser divididas em diferentes cathogorias, duas d'ellas principaes:

a) — Organizações compostas por diferentes estados;

b) Organizações entre Administrações de Caminhos de Ferro;

Quanto ás primeiras, a acção da U. I. C. não poderá exercer-se senão por simples sugestões, reservando-se, porem, o direito de estudar todas as modificações que julgar uteis ás resoluções por ellas tomadas ou á acção por ellas exercida, levando em seguida ao conhecimento dos seus organismos completos o resultado d'esse estudo.

Sobre as segundas, a commissão estabeleceu ainda differença entre ellas, differença que é baseada não só na maneira como são constituidas, como e principalmente, nas differenças dos assumptos que tratam especialmente. Assim, a Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro foi considerada numa posição especial, uma vez que ella desempenha um papel totalmente differente do da U. I. C., devendo procurar-se que ambos continuem os seus trabalhos lado a lado, tendo um intimo conhecimento de todos as resoluções tomadas.

A maneira de estabelecer as relações entre a União e aquella entidade ficou para ser posteriormente elaborada e combinada pelo comité de gerencia da U. I. C.

Para as outras organizações, que constituem organismos destinados a promover combinações e melhoramentos de serviços, que estão dentro do Campo de acção da U. I. C., torna-se indispensavel estabelecer com ellas as ligações necessarias para coordenar esforços e para evitar dispendio de trabalho ou que sejam tomadas decisões contradictorias, e é a essas que particularmente se referem as conclusões approvadas.

Não é ideia de U. I. C. substituir pura e simplesmente essas agremiações pelas suas actuaes commissões, pois se trata de organizações que já deram as suas provas e tem prestado bons serviços, que é conveniente, em principio, conservem as suas regras e o seu modo de funcionamento, entrando, no entanto, no quadro da União e continuando o estudo dos assumptos em detalhe, enquanto que, ás commissões da

U. I. C. compete vêr as questões de mais alto, assentar nos principios a seguir e estabelecer as linhas directrices geraes.

Segundo este principio, a União emitindo o voto de que, no futuro, essas diferentes organizações n'ella se incorporem totalmente, o que não é possível realisar imediatamente sem que ellas deixem de existir, pretende, de momento, estabelecer o minimo das ligações indispensaveis.

Para atingir esse fim, as admistrações—menbros da U. I. C. darão aos seus delegados nas referidas organizações, as seguintes instrucções:

1.º—A U. I. C. deverá estar sempre as corrente dos trabalhos das varias organizações que, para esse fim, lhe enviarão as suas Ordens do dia, actas e todos os documentos uteis.

2.º—Qualquer Administração que faça parte de outra organização poderá pedir para que uma questão seja submetida á U. I. C., pedido a que será dada sempre satisfação, mas só com effeito suspensivo, o que quer dizer, que a organização peticionaria poderia, em caso de urgencia, deter uma solução tomada provisoriamente esperando informação da União.

A U. I. C. reserva-se no entanto, o direito de chamar a si, discutir e estudar por sua iniciativa propria, qualquer questão, quer ella tenha sido ou não tratada por qualquer das outras organizações.

Finalmente, a U. I. C. dá ás organizações internacionais já existentes a sua cooperação, podendo, inclusive, qualquer delas pedir para esta lhes servir de arbitro na resolução de qualquer litigio existente entre os seus membros e cuja importancia seja de molde a justificar a intervenção da União.

Do *modus-vivendi* estabelecido pelas conclusões approvadas será dado conhecimento a todas as organizações internacionais de caminhos de ferro, sendo encarrgado dessa missão o Secretario Geral da União, que promoverá as dilligencias necessarias para que, o mais depressa possível, ellas lhes deem a sua adhesão.



Seguro de mercadorias, animais e vehiculos a transportar por caminho de ferro

Começou ontem nas estações das linhas da Companhia Portuguesa o serviço de seguros contra os riscos de avarias ou perda total ou parcial nas mercadorias, animais e vehiculos, de toda a especie, com excepção das remessas constituidas por dinheiro, valores e objectos de arte.

Este serviço está a cargo da Companhia Europêa, como o de bagagens, em vigor já ha alguns mezes nas linhas portuguezas, e é executado pelos mesmos empregados do caminho de ferro que têm a seu cargo o despacho das remessas.

Os donos das mercadorias, animaes ou vehiculos, podem segura-los não só contra os prejuizos pelos quaes o caminho de ferro seria rcponsavel em harmonia com as disposições em vigor para os transportes por via ferrea, como tambem contra os prejuizos occasionados antes da expedição, quando estejam depositados nas estações sem responsabilidade para o caminho de ferro; pelos prejuizos occasionados durante 15 dias, a contar da chegada á estação de destino, ou á estação onde cesse o transporte pelo caminho de ferro, ás mercadorias retidas, quer por impossibilidade de entrega ao consignatario, quer por irem consignadas a outra empresa de transporte: pelos pre-

juizos occasionados durante as operações da alfandega, ou pela permanencia durante 15 dias nos entrepostos aduaneiros; pelos prejuizos devidos a casos de força maior, excepto os resultantes de guerra, assaltos, grêves, tumultos, pilhagem, violencia, ou resistencia passiva; pelos prejuizos ocasionados pelo risco inherente ao transporte em vagão descoberto, (com excepção das materias inflamaveis), salvo quando a mercadoria tenha sido carregada em vagão descoberto a pedido do expedidor; pelos prejuizos causados por insufficiencia de embalagem, se esta corresponder aos usos commerciaes e a avaria não foi devida a vicio proprio da mercadoria.

No que respeita a animais vivos, sem irem acompanhados de guarda, a Europêa assume a responsabilidade por prejuizos resultantes dos perigos que o guarda poderia evitar, salvo quando sejam causados por falta de alimentação ou por lesões feitas uns aos outros pelos animais transportados no mesmo vagão.

Os premios dos seguros são pagos por meio de estampilhas que os interessados devem comprar nas estações onde a mercadoria tenha de ser expedida, ou esteja depositada. A formalização do seguro é feita pelos proprios empregados das estações que tem a seu cargo o despacho das remessas.

O premio do seguro de mercadorias expedidas é sempre pago de prompto na estação de partida, mesmo que as remessas sejam em portes a pagar, sendo as estampilhas coladas nas senhas das remessas.

A responsabilidade da Companhia de seguros começa desde o momento em que as estampilhas foram coladas na senha, e cessa simultaneamente com a responsabilidade do caminho de ferro.

Para o seguro de mercadorias em deposito, as estampilhas serão coladas n'um impresso especial fornecido pela empresa, sendo as estampilhas inutilizadas com o carimbo da estação.

As taxas de premios de seguro são, por cada fracção indivisivel de 1.000\$00 do valor segurado:

Para *animais, vehiculos e mercadorias de toda a especie*, (excepto palhas, cortiças, materias inflamaveis e liquidos em cascos):

Remessas destinadas a :	
Estações ou localidades portuguezas	3\$00
Espanha, França, Belgica ou Suissa	6\$00
Outros paizes da Europa, excepto a	
Russia	9\$00
Em deposito nas estações (seguro de estadio)	3\$00

Para *palhas, cortiças, materias inflamaveis e liquidos em cascos*, os premios são elevados ao dobro.

Em caso de sinistro, depois de feita a verificação de faltas ou avarias, feita nos termos dos regulamentos em vigor nos caminhos de ferro, a Companhia Europêa pagará ao dono da mercadoria segurada, a indemnização correspondente ao valor da mercadoria no logar do destino, a não ser que o seu valor seja mais elevado no logar da procedencia, caso em que por este será calculada.

No caso de sinistro o dono da mercadoria segura deve communicar á Europêa no prazo maximo de 72 horas, as circunstancias e a importancia do prejuizo, fazendo acompanhar o pedido de indemnização da senha da remessa com as estampilhas coladas e inutilizadas e uma copia do auto da avaria ou perda levantado pela estação de destino da remessa; ou um certificado da avaria ou falta, considerando-se como tal a reserva feita na correspondente carta de porte pelo chefe da estação de destino.

A Europêa liquidará no prazo de 15 dias a indemnização com quem de direito, contra recibo apre-

sentado ao interessado; nenhuns juros vencendo a indemnização em divida senão a partir da expiração d'aquele prazo.

As responsabilidades da Companhia Europêa cessam desde que o segurado não cumpra com as disposições dos regulamentos do caminho de ferro e das condições do seguro, devendo qualquer processo que por ventura seja intentado contra a Europêa, correr pelos tribunaes de Lisboa.

Eis em resumo as condições em que tão importante serviço é feito e que vem preencher uma importante lacuna.

Das vantagens que desta inovação resultam para todos quantos costumam fazer transportes pelo caminho, julgamos excusado falar, tão frizantes são ellas.

Nos diversos paizes onde este ramo de seguros já ha tempos se acha implantado, os resultados tem sido o mais satisfatorios possivel. Crêmos bem que o mesmo succederá entre nós.

Este serviço inaugurado agora nas linhas da Companhia Portugueza, deverá dentro em pouco tempo, como succedeu com o seguro de bagagens, tornar-se extensivo a todas as linhas portuguezas.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguella

Segundo o Relatorio e contas do Conselho de Administração d'esta Companhia, relativo ao anno de 1921, apresentado á Assembléa Geral de 23 de Dezembro de 1922, as receitas têm augmentado por uma fórma animadora, concluindo-se das contas apresentadas que, se o cambio estivesse ao par, as receitas cobririam todos os encargos, incluindo os juros das obrigações.

Os numeros que a seguir extrahimos do referido relatorio são bastante elucidativos:

Receita de exploração em 1920.....	2.179.096\$24
" " " " 1921.....	3.698.238\$92
A mais em 1921.....	1.519.142\$68

Este augmento acha-se distribuido, como segue:

Passageiros.....	232.919\$40
Mercadorias g. v. e p. v.....	1.216.635\$78
Diversos.....	69.587\$50
Total.....	1.519.142\$68

Despesa de exploração em 1920.....	1.296.757\$03
" " " " 1921.....	2.664.763\$88

A mais em 1921..... 1.368.006\$85

O coëficiente de exploração foi de 72,054.

A receita annual por kilometro foi:

Em 1920.....	4.198\$64
Em 1921.....	7.125\$70

A favor de 1921..... 2.927\$14

O mesmo Relatorio já forneceu algumas informações relativas ao anno de 1922 que abrangem até o mez de Outubro, pelos quaes se verifica que a situação das linhas da Companhia continuam a prosperar:

Receitas até outubro de 1921....	2.829.244\$37
" " " " 1922....	4.545.250\$00

A mais em 1922..... 1.716.005\$63

As despesas no mesmo lapso de tempo, foram de 2.007.904\$84 em 1921 e de 2.380.000\$00 em 1922.

Como se vê este augmento de despesa é insignificante em relação ao augmento da receita.

A construcção da linha vae prosseguindo, devendo dentro em curto prazo chegar ao Bihé.



MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8:924

(Continuação do numero 857)

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) Reparação 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 da 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 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 serão 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 Publica 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 o 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 diarias do tráfego para a Tesouraria; proceder à sua contagem com a assistencia de um delegado do Serviço de Movimento; preencher os recibos e os boletins diários das receitas e providenciar immediatamente 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 à 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 res-

pectivas 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 à contabilidade que devem acompanhar os relatórios 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 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, escripturando em dia todos os livros que sejam necessários a 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 às 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 Geral, em mapas mensais, da situação dos 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 e expedir todas as facturas e proceder à 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 gerência 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 gerência dos tesoureiros e enviá-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;

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

26.º Escriur as contas de franças dos empregados, avisos e tras 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 materiais, 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 á Direcção Geral de 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.

CAPITULO V

Serviço dos Aprovisionamentos

Art. 36.º O Serviço dos Aprovisionamentos comprehende as seguintes secções:

1.ª Secção Central;

2.ª Secção do Sul e Sueste;

3.ª Secção do Minho e Douro;

Art. 37.º Compete especialmente a este Serviço:

1.ª Ter os armazens sempre providos dos materiais de consumo corrente em harmonia com os esclarecimentos requisitados aos serviços consumidores;

2.ª Fiscalizar a entrada nos armazens de todos os materiais adquiridos, procedendo aos ensaios necessários para verificar, cuidadosamente, se satisfazem, em qualidade e quantidade, as condições dos contratos;

3.ª Elaborar, de acordo com os serviços e com as indicações da Comissão Permanente de Aquisição e Recepção de Materiaes, os cadernos de encargos e os programas dos concursos para fornecimento de materiais a adquirir no país ou no estrangeiro, e bem assim fazer, por compra imediata ou ajuste particular a aquisição dos que lhe forem superiormente determinados;

4.ª Escriur devidamente os livros de registo;

5.ª Satisfazer as requisições de materiais devidamente autorizadas;

6.ª Enviar todos os meses aos Serviços as facturas das requisições satisfeitas;

7.ª Velar pela boa arrecadação e conservação dos materiais em depósito;

8.ª Propor ao director dos Serviços Comerciais e Financeiros o que tiver por conveniente para se obter a máxima economia na aquisição e consumo dos materiais;

9.ª Proceder ao despacho dos materiais nas alfândegas;

10.ª Proceder às vendas que lhe forem ordenadas dos materiais sem aplicação;

11.ª Proceder aos balanços anuais ordinários e aos extraordinários que lhe forem determinados e enviar ao Serviço de Contabilidade e Tesouraria, nas épocas que forem fixadas, os inventários dos materiais existentes em 30 de Junho de cada ano, com indicação das suas quantidades e do seu valor;

12.ª Fiscalizar rigorosamente a distribuição dos materiais em harmonia com as respectivas requisições;

13.ª Organizar a escripturação por forma clara e simples de modo a constar dela o movimento, por quantidades e valor, de cada espécie de material e bem assim as situações dos fornecedores em relação ás importancias contratadas;

14.ª Enviar mensalmente ao Serviço de Contabilidade e Tesouraria um balancete do movimento das suas contas;

15.ª Processar os documentos de despesa dos materiais que adquirir;

16.ª Proceder ás recepções provisórias e definitivas dos fornecimentos e ás respectivas liquidações.

Art. 38.º Os chefes dos Serviços consumidores são responsáveis pela determinação das quantidades dos materiais e materias primas que prevêem necessárias para assegurar o serviço, devendo justificá-lo minuciosamente, quando presumam que essas quantidades excedam o consumo do exercício precedente.

Art. 39.º Junto do Serviço de Aprovevisionamentos funcionará uma Comissão Permanente de Aquisição e Recepção de Materiaes que será constituída pelo director dos Serviços Comerciais e Financeiros, servindo de presidente, pelo chefe do Serviço de Aprovevisionamentos e pelos chefes dos Serviços interessados ou seus representantes.

§ único. Esta Comissão será assistida sempre que o julgar conveniente por quaisquer empregados cuja cooperação se entenda necessária para o bom desempenho da sua missão.

Art. 40.º Compete especialmente á Comissão Permanente de Aquisição e Recepção de Materiaes:

1.ª Organizar os processos de aquisição dos materiais e proceder aos respectivos concursos;

2.ª Proceder ou mandar proceder sempre que o julgue conveniente aos ensaios, provas e experiências necessárias previamente á recepção dos materiais com o fim de se assegurar se os fornecimentos satisfazem sob todos os títulos as condições exigidas;

3.ª Proceder nas oficinas adjudicatárias ou dos fabricantes ás recepções provisórias que forem necessárias, exercendo ou fazendo exercer nessas oficinas a vigilância prevista nos contratos;

4.ª Constatar as datas de entrega e quantidade por natureza de materiais ou artigos fornecidos;

5.ª Decidir sobre a recepção dos materiais quer considerando-a definitiva ou condicional, quer adiando-a até resolução ulterior, quer rejeitando os fornecimentos;

6.ª Informar sobre as modificações que julgar inconveniente introduzir nos cadernos de encargos e condições de fornecimentos.

Art. 41.º O chefe do Serviço corresponde-se directamente com os chefes das Secções de Aprovevisionamentos para efeitos de esclarecimentos sobre a execução do serviço próprio da referida Secção.

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

(Continua)



Sobretaxas

Foram elevadas a partir de ontem, nas linhas do Estado, (Minho e Douro e Sul e Sueste) as sobretaxas que incidem sobre todas as cobranças.

As sobretaxa geral que era de 500 % passou a 700 %, e a de 200 %, que incidia sobre algumas mercadorias consideradas generos de primeira necessidade, subiu a 500 %.

Brevemente deverão ser também augmentadas as sobretaxas em vigor nas linhas da C. P., as quaes, segundo nos informam passarão a ser: de 600 % sobretaxa geral, e de 300 % para os generos de primeira necessidade.

Esta medida impunha-se pela necessidade de actualisar os ordenados e salarios do pessoal, e acompanhar o augmento do custo dos varios materiaes resultante da diferença cambial.

A influencia que taes augmentos deveriam ter sobre o custo das mercadorias, pode-se considerão insignificante, uns 10 a 20 centavos em cada, kilograma, mas estamos já a vêr que o commercio ha de aproveitar mais este pretexto para a elevar em mais alguns tostões o preço de cada kilogramma, para satisfação da sua insaciavel ganancia.

Os precedentes permitem-nos fazer esta suposição, e não temos duvida em supôr que dentro de não muito longo prazo outros aumentos serão necessarios, e que este regimen nunca mais acabe.

Assim teremos o *motu-continuo*, que se não satisfaz as aspirações dos homens de sciencia, enche de gaudio os homens de negocios.

Festas na Nazareth

Terminam hoje as festas annuaes na praia da Nazareth que começaram no dia 13, e por motivo das quaes a C. P. effectuou um serviço de comboios especiaes de ida e volta entre Lisboa, Torres Vedras e Vallado, os quaes tiveram grande affluencia de passageiros.

As festas decorreram com grande animação.

Comboios rapidos entre Lisboa e Porto

Foi prorrogado até novo aviso o serviço diario de comboios rapidos (n.ºs 55 e 52) entre Lisboa e Porto, que a C. P. tinha anunciado circular em até ao dia 15 do corrente, com excepção dos domingos. Por esta razão continuam também a efectuar-se diariamente as ligações para Figueira da Foz, pelo comboio 250.

Material requisitado á Allemanha por reparações

Deve chegar brevemente a Lisboa uma grande porção de material de caminhos de ferro requisitado á Allemanha por conta das reparações.

Esse material constituido por maquinas, carruagens, vagões e *drejines* destina-se á C. P., Beira Alta, Sociedade Estoril, Porto á Pova e Valle do Vouga.

Se como se diz, Portugal não foi abrangido pela resolução do governo allemão de suspender o forneci-

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação do n.º 857)

O trafego com a Hespanha, embora accuse um valioso augmento de tonelagem em relação á dos annos anteriores, ainda não attingiu, nem em qualidade, nem em quantidade, a importancia que tomara antes de 1914.

Não podêmos ainda restabelecer o serviço directo, continuando as relações commerciaes dos dois povos visinhos a ser feitas pelas Tarifas internas das respectivas Companhias, visto as linhas hespanholas negarem-se a entrar em negociações que levassem a resultados definitivos, antes de regular o seu regimen tariffario interno.

Quasi no fim de 1922, tendo-se conseguido o estabelecimento do Convenio com M. Z. A. para a exploração do troço internacional Elvas-Badajoz, podêmos alargar um pouco mais o serviço combinado com as linhas hespanholas, terminando com o regimen de cobrança em moeda estrangeira aos participes d'essas linhas, cobrança que passou a fazer-se em Escudos a um cambio periodicamente fixado.

De Portugal para Hespanha as mercadorias transportadas passaram de 15.877 toneladas em 1921, para 18.365 em 1922, havendo assim o augmento em 1922 de 2.488 toneladas. No sentido inverso o movimento passou de 3.025 toneladas a 5.371, dando-se, portanto, um acrescimo de 2.346 toneladas.

A nossa exportação para Hespanha cresceria decerto consideravelmente logo que realisassemos um Tratado de commercio com esse paiz, pelo qual obtivessemos que as nossas mercadorias deixassem de ser aggravadas, como succede actualmente, com o esmagador encargo de 90 %, sobre os direitos, e conseguissemos incluir no "Modus-Vivendi" as colonias portuguezas, podendo d'esse modo o café, cacau, cêra, chá e fructos tropicaes, d'ellas provenientes, abastecerem os mercados hespanhoes, o que agora não succede, por estarem sujeitos ao preço prohibitivo da tabella mais elevada. Uma outra causa da deficiencia do trafego, a que nos referimos, está na importancia das "Obvenciones" em Hespanha.

O trafego entre Portugal e França pouco se modificou em 1922, devido também, decerto, á falta de Tarifas directas combinadas, quer de grande, quer de pequena velocidade.

Deu o melhor resultado o serviço especial de transportes de mercadorias de grande e pequena velocidade em wagons de eixos intermutaveis da propriedade de Mr. V. Duboc, de Paris, serviço que em 1922 teve a sua plena effectivação.

A tonelagem de França para Portugal, foi de 431 toneladas e no sentido inverso de 142 toneladas.

Na Conferencia Internacional de Genova, os paizes alli representados emitiram um voto para que as Administrações de Caminhos de ferro Francezes convocassem, logo que lhes fosse possivel, uma reunião de representantes technicos das diferentes Administrações de Caminhos de ferro, para tomarem ou prepararem as medidas necessarias ao restabelecimento d'um trafego internacional quanto possivel analogo ao existente antes da guerra. Cumprindo esse mandato, o Comite da direcção dos "Grands Réseaux de Chemins de fer Français" convocou uma Conferencia, que se realisou em Paris, a 17 de Outubro, e a que assistiram delegados de todos os Caminhos de ferro europeus. Creou-se ali a União Internacional de Caminhos de ferro, composta de um Comité de Gerencia e de cinco Comissões Technicas. Essas Comissões reuniram-se em Paris, em Dezembro, ficando a nossa Companhia representada na de Trafego de Passageiros.

(Continua)

mento das requisições feitas pelos paizes alliados, o material que já se encontra pronto nas fabricas e vier tudo quanto se requisitára, os nossos caminhos de ferro ficam dotados de todos os elementos de que carecem para uma boa exploração.

Deixando de haver falta de vagões para carga, e maquinas para rebocar os comboios, o trafego augmentará consideravelmente, as estações descongestionarse-hão, o serviço deve fazer-se por forma a contentar todo o publico.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de setembro de 1923.

A situação das praças continua a ser cada vez mais grave, como temos previsto. Os estabelecimentos bancários aguentaram-se entre si como poderam, não sem dificuldades afflictivas, fechando quasi completamente o *guichet* do desconto. Ainda assim a catastrophe taria sido enorme se o governo por meio do Banco de Portugal e da Caixa Geral de Depósitos não salvasse mais uma vez o banco donde partem sempre as maiores crises desta natureza.

As Associações Commercias e Industrias de Lisboa e Porto, secundadas pelas de muitos outros pontos do paiz, apresentaram aos srs. presidente do ministerio e ministro das finanças uma representação em que expõem o estado das cousas e pedem providencias para se evitarem maiores complicações. Ahi se leem as palavras seguintes.

«Senhor Ministro: Os effeitos da actual crise são, principalmente, a rarefação da nota de circulação representativa da moeda, não obstante as suas sucessivas e progressivas emissões, superiormente decretadas e sancionadas pelos altos poderes do Estado para satisfazer equivalentes necessidades criadas em virtude de circumstancias dos mesmos poderes conhecidas e que não tiveram a respectiva contra-partida em obras de fomento, tão necessarias para a reconstituição economica do paiz. Augmentar a circulação fiduciaria com a razão unica de saldar «deficits» orçamentais é sem duvida, uma medida de facil execução mas as suas consequencias estão bem evidentes na constante elevação do custo da vida. Ora o que se impõe de ha muito é encarar seriamente as necessidades do desenvolvimento da riqueza publica, promover a expansão dos portos maritimos, o emprego e aproveitamento das quedas de agua e dos carvões nacionaes, a irrigação do paiz e outras medidas de governo, que, infelizmente, não passaram ainda de projecto, não se podendo vislumbrar sequer quando começarão a ser executadas.

Para os excessos da circulação fiduciaria nunca contribuíram as classes que colectivamente representam as corporações signatarias, sendo as mesmas aliás, as vítimas das suas inevitaveis prejudiciaes consequencias, que são, principalmente, as seguintes:

- a) A restrição do desconto de letras, representativas de transacções commerciaes, subitamente determinada, por deliberação do Banco emissor, com fundamento na escassez de numerario.
- b) A excessiva restrição de operações de redesconto, pelo referido Banco, operações anteriormente facilitadas a outros Bancos e banqueiros, representativas do auxilio directo por estes prestado aos seus clientes para manutenção e desenvolvimento das suas transacções.
- c) A falta de remessas de numerario do Ultramar, pela cessação de transferencias pelos Bancos coloniaes.
- d) A paralisação de transacções commerciaes e estagnação de valores correspondentes.
- e) A redução de trabalho nas fabricas e até paralisação das que, por falta de colocação dos seus productos e de numerario, não puderem pagar aos seus assalariados.
- f) As fataes consequencias para estes e para todos os que não poderem provêr ás normas exigencias da propria subsistencia por falta dos habituaes proventos do seu trabalho honesto e reproductivo.
- g) Finalmente, a impossibilidade de dar ao Estado o tributo que as medidas de recente legislação impõem por falta de lucros correspondentes, enquanto permanecer a anarquia economico-financeira derivadas das causas da crise existente.

A verdade é que as Associações commerciaes e industriais não reconhecem duas cousas essenciaes:

1.º Que a industria e o commercio aproveitaram esses movimentos e lucros fora das leis naturais a corrente de notas que o Estado faria correr para pagamento dos seus funcionarios, alimentando-se deste modo ficticiamente as produções fabris e até agricolas e as transacções mercantis.

2.º Que dê para onde der, é inevitavel contrariar de frente o augmento da circulação, e que deste simples facto necessariamente hão de resulta certas paralisações transitorias na industria e no commercio, como succedeu nos Estados-Unidos, na Inglaterra e mais ainda na Tcheco-Slovaquia, pois que arrostou heroicamente com as difficuldades e crises resultantes do bom remedio amargo.

Comprehendemos muito bem que se devem empregar todos os esforços para moderar as manifestações e effeitos da crise provocada por uma nova politica fiduciaria. O Governo e todas as classes tem obrigação de fazer tudo o que de si depende para esse fim. Mas o que de modo algum é possivel, é deixar de seguir caminhos de sacrificios.

No fundo a industria e o commercio querem que lhes seja fornecido numerario, seja como fôr, para não haver perturbações no seu movimento; para poder continuar a produção e as transacções ficticiamente alimentadas pelas despesas loucas do Estado em regime de circulação fiduciaria galopante. E' a queda no abysmo: é querer-se que Portugal vá para os triliões e qurtriliões, como a Alemanha, com perspectivas tragicas.

Acuda-se como for passivel aos males resultantes da cura, mas não os abandonemos a si mesmos, com a folia nacional em que temos vivido.

Q. J.



Louzã a Arganil.—Os trabalhos da construcção do prolongamento da linha da Louzã até Arganil, devem ser iniciados na proxima primavera.

Vizeu a Tua.—Dentro de alguns mezes começarão os trabalhos do prolongamento da linha de Santa Comba a Vizeu até Tua, a ligar com as linhas de Tua a Bragança.

Tramways Lisboa-Carregado.—Consta que a C. P. vae prolongar até Carregado alguns dos comboios tramways que fazem serviço diario entre Lisboa e Vila Franca.

As povoações de Carregado e Alemquer ha muito que veem pedindo este melhoramento tão importante para ellas.

As obras na gare do Rocio

Do distinto engenheiro sr. Jaime Gallo recebemos a seguinte carta, retificando uma passagem do artigo que com este titulo publicamos no n.º 857 da *Gazeta*. Satisfazendo os seus desejos a seguir publicamos a carta:

Sr. Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Lendo na conceituada gazeta que V. honra com seu digno nome, encomios que imerecidamente me são dirigidos (refiro-me ás «Obras na gare do Rocio», do n.º 857) venho solicitar de V. a publicação d'esta carta, no desejo de estabelecer a verdade;

Estando a meu cargo as obras do Rocio, não foi, contudo, ideia minha a disposição harmonica do seu conjuncto; apenas sou o executor d'uma ideia que me foi confiada pelo Serviço de Estudos da Via e Obras da Companhia, que tem á sua frente o distincto engenheiro D. Rodrigo de Serpa Pimentel.

Agradecendo a publicação d'estas linhas peço a V. me creia, etc.,

Jaime Gallo

Figueira da Foz 9 Setembro 1923

Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição em portuguez e francez.

Dirigir-se á Administração d'esta Gazeta.

Os caminhos de ferro suíços

O governo da Confederação Helvética publicou recentemente uma lei reorganizando os seus caminhos de ferro, cujo fim principal é o de reduzir as despesas que, pelos modos tinham muito por onde cortar.

O Conselho de Administração que era constituído por 55 membros, no que levavam a palma aos conselhos da Administração portuguesa, foi reduzido a 15. Os logares de directores geraes que eram 5, foram reduzidos a 3, e os sub-directores de 15 passaram a ser também trez.

Foram também suprimidos uns 400 logares de empregados de diversas categorias, o que tudo reunido, deu uma economia de alguns milhões de francos por anno.

Nós que temos por habito imitar em tudo os estrangeiros, talvez encontrassemos ahi alguma coisa digna de imitação, ou não?



Electrificação dos caminhos de ferro do Brasil e do Mexico

A Companhia Hidro-electrica Brasileira acaba de adquirir dois geradores de corrente alternada de 25.000 kw. cada, para serem instalados na estação de Parahyba, a 160 kilometros do Rio de Janeiro,

A corrente produzida transmitir-se-ha á pressão de 132.000 volts, devendo a fabrica ter uma capacidade de 125.000 kw.

Tambem a Companhia del Ferrocarril, Lta. da cidade de Mexico, comprou maquinas destinadas á electrificação de 48 quilometros de via simples que vae de Orizaba a Esperanza, na linha de Veracruz á cidade de Mexico, a primeira que se construiu no paiz, e uma das mais importantes.

Calcula-se em 2\$000.000 e 2\$500.000 o custo d'essa electrificação.

E' a primeira obra d'esta natureza realisada no Mexico, tornando-se necessaria devido ao augmento do trafego e á inclinação que a linha tem n'aquella região.

A corrente electrica será continua e fornecida sob a pressão de 3 000 volts, pela Companhia de tranvias, luz e fuerza Electrica de Puebla, cuja fabrica hidro-electrica dista apenas oito quilometros de Orizaba.

E' de 650 quilometros, approximadamente, a extensão do Ferrocarril Mexicano, que parte de Veracruz quasi ao nivel do mar, elevando-se pelos cumes a uma altura de 2.500 metros tendo grandes inclinações, algumas de 5 1/4 por cento, se bem que na parte electrica será principalmente de 47 por cento.

A companhia fabricante fornecerá a esta linha dez locomotivas de 150 toneladas, cada, servindo para carruagens de passageiros e para mercadorias, o material necessario para deixar a instalação completa e pronta á exploração.

Romaria á Sr.^a da Ajuda em Espinho

Realisa-se no proximo dia 23 a tradicional romaria á Sr.^a da Ajuda em Espinho, a qual se pode considerar a mais concorrida do norte do paiz.

A C. P. organisa n'esse dia um serviço de comboios suplementares entre Porto e Espinho para proporcionar aos habitantes das povoações servidas pelas estações d'aquella percurso, concorrerem á romaria.

Para uns comboios ha bilhetes de ida e volta aos preços duplos dos bilhetes simples das tarifas ordinarias.

Só para apreciar o pictoresco aspecto que offerece a romarias, vale a pena ir n'esta ocasião a Espinho.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, manda o Governo da Republica, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, declarar sobrança a parcela de terreno, com area de 53 metros quadrados situada entre os quilometros 21, 494 do e 21, 524 dor da linha de Cascais conforme consta da planta junta ao processo nº 2745.

Paços do Governo da Republica, 5 de Julho de 1923.

(a) João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.



A venda de bilhetes na estação do Rocio

No intuito de facilitar a aquisição de bilhetes para os comboios de longo curso e acabar com a costumada «bicha» nas bilheteiras do Rocio, C. P. resolveu que a venda de bilhetes para os comboios rapidos seja feita em bilheteiras especializadas para esse efeito, realisando-se noutras bilheteiras a venda para os comboios omnibus, isto e para os restante comboios da grande linha.

Nos repectivos «guichets» estão indicados os comboios para os quais as bilheteiras são especializadas.



Caminhos de Ferro da Beira Alta

Serviço Internacional

Esta Companhia acaba de fazer uma larga distribuição, no Paiz e no Estrangeiro, de um pequeno *horario-réclame* dos seus comboios internacionais (*Sud-Express e Rapidos*) em ligação com a Companhia Portuguesa e Caminhos de Ferro de Salamanca, Medina, Norte de Espanha, Midi e Orléans.

No referido horario encont-am-se, alem das respectivas horas de partida e chegadas ás diversas estações, varias indicações de muito interesse e utilidade para quem viaja deste para o Estrangeiro.

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metálicas da *Société de Beauve & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações.

Ascensores e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 27.200:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

Dependencias:

INGLATERRA—Londres, *Bhishopsgate, 9*

FRANÇA—Paris, 8, *Rue du Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, *Liberty Street*

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Bahia, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandella, Olhão, Ovar, Portalegre, Penafiel, Portimão, Porto, Povoia do Varzim, Regoa, Santarem, Silves, Torres Vedras, Vianna do Castello, V. Real de St Antonio, V. Real e Traz-os-Montes, Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S. Miguel—Açores), Angra do Heroismo (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente e S. Thiago (Cabo Verde), Bissau e Bolama (Guiné), Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa, Bombaim.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

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

Agente no Porto

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

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

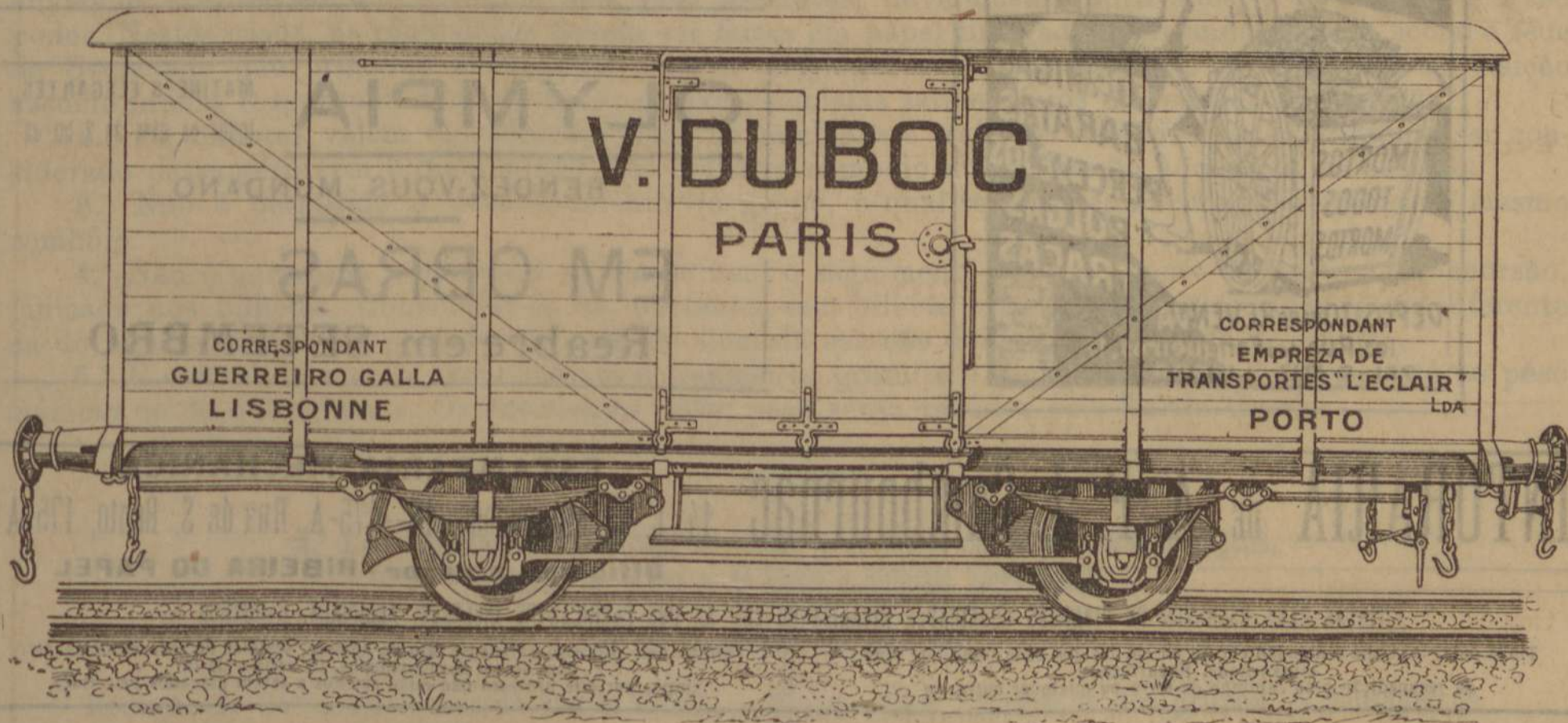
Rua da Fabrica, 5

Telegr.: "MARAIVA"

Telegr.: "SILREIS"

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispendo de wagons de eixos intermutaveis 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 convenientes. 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.

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos
Adubos compostos
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico soluvel
em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano

da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga
e perfeita installação de moagem de Portugal
estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

**Agente e Revendedora da
Deutshe Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite
Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça,
de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA--R. do Comercio, 49—PORTO--R. Mousinho da Silveira, 257

**PÓS DE
KEATING**
MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 - LISBOA

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietarios: **A. & H. GHISLETT**

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e aposentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesal

Preços modicos

Falla-se portuguez

End. teleg.: **BAYAROTEL**

Numerosas referencias em Lisboa e Port.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias as 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

EM OBRAS

Reabre em SETEMBRO

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito esmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creação e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.

Z O PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Inglezes, 28, 1.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

2.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 DE GRANDE VELOCIDADE

(Em aplicação nas linhas da Direcção do Minho e Douro)

A partir de 20 de Agosto de 1923 são modificadas as alíneas c) do Capitulo II e d) do Capitulo III, constantes do 1.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de grande velocidade.

CAPÍTULO II

BILHETES COLECTIVOS

Alínea c)

N.º 1 — Bilhetes para excursões promovidas por Sociedades científicas, literárias, artísticas ou desportivas

PASSAGEIROS

Redução de 50 % das taxas da Tarifa Geral. — Mínimo para a formação dos grupos: 10 passageiros

Condições

1.ª O presidente da Sociedade requisitará, estes transportes por escrito e com 24 horas de antecedência, pelo menos, à Direcção do Minho e Douro, indicando os pontos entre os quais terão de transitar e a classe em que deverá efectuar-se a viagem, e fazendo acompanhar o seu pedido de *uma lista nominal em duplicado* dos excursionistas.

As Sociedades que pretendam beneficiar desta concessão deverão comprovar a sua existência legal enviando à Direcção um exemplar dos seus estatutos, devidamente aprovados, o qual ficará em seu poder. Nestes casos, as requisições devem ser feitas em papel timbrado, indicando a razão social e sede da Sociedade que organiza a excursão, *com a designação expressa*, de que o signatário da requisição assume inteira responsabilidade de todos os excursionistas serem sócios da referida agremiação.

2.ª Os bilhetes valem tão sómente para os combóios e trajectos neles indicados, devendo ser considerado passageiro sem bilhete aquele que deixar o combóio numa estação à quem da do destino.

3.ª Não é permitido o desdobramento do grupo, o qual tem de seguir sempre reunido no mesmo combóio.

4.ª Não é permitida a mudança de classe nem o seguimento além do ponto de destino da excursão, indicado nos bilhetes. Considerar-se há, portanto, sem bilhete o passageiro que ocupar classe diferente da do bilhete de que fôr portador ou que fôr além da estação de destino indicada no bilhete.

5.ª É concedida a cada excursionista o transporte gratuito e registado da sua bagagem até ao peso máximo de 30 quilogramas. Os excedentes dêste peso serão taxados pela Tarifa Geral.

N.º 2 — Transporte de artistas de teatro e de circo, em grupo, suas bagagens, material de scena e de circo e animais amestrados

§ 1.º — Passageiros

Redução de 25 % das taxas da Tarifa Geral. — Mínimo para a formação dos grupos: 5 passageiros

Condições

1.ª — O director ou representante do grupo acreditado por qualquer empresa teatral devidamente constituída, requisitará o transporte, por escrito e com a antecipação de 24 horas, pelo menos, à Direcção do Minho e Douro, indicando a estação de procedência, destino, data e classe em que deverá efectuar-se a viagem, e fazendo acompanhar o seu pedido de *uma relação nominal, em triplicado*, dos artistas que

constituem o grupo. Uma destas relações, depois de autenticada, será entregue ao chefe do grupo, que deverá conserva-la em seu poder durante toda a viagem.

2.^a—As companhias teatrais que, propondo-se dar espectaculos em várias localidades, tenham de realizar na rede desta Administração, viagens que se sucedam com pequenos intervalos de tempo, será facilitada uma autorização escrita na qual se lhes permitirá obterem em qualquer estação e durante um determinado período, bilhetes ao abrigo desta alínea, para as viagens que pretendam realizar. Sempre que tenha de fazer-se uso desta autorização escrita, é indispensável a apresentação simultânea da lista nominal dos artistas.

3.^a—O grupo deverá, tanto quanto possível, viajar reunido. Os bilhetes valem tão sómente para os combóios e trajectos neles indicados.

4.^a—Não é permitida a mudança de classe nem o seguimento além do ponto de destino indicado nos bilhetes. Considerar-se há, portanto, sem bilhete o passageiro que ocupar classe diferente da do bilhete de que fôr portador ou que fôr além da estação de destino indicada no bilhete.

5.^a—É concedido a cada artista, o transporte gratuito e registado da sua bagagem até ao pêso máximo de 30 quilogramas. Os excedentes dêste pêso serão taxados como se preceitua no § 2.^o.

§ 2.^o — Bagagem, material de scena e de circo, e animais amestrados

Redução de 50 0/0 das taxas da Tarifa Geral

Condições (transportes em grande velocidade)

1.^a—Êstes transportes serão requisitados por fórmula idêntica à estabelecida no § 1.^o, devendo constar do pedido o número aproximado dos volumes de bagagem, do mobiliário e decorações, e o número e espécie de animais, a transportar, as estações de procedência e de destino e a data em que deverá realizar-se a expedição da remessa.

2.^a—Tratando-se de animais ferozes, embora amestrados, ou de quaisquer outros não designados na Tarifa Geral, a taxa a aplicar será a que corresponda pelo § 2.^o, do Capítulo III da Tarifa Especial Interna n.^o 1 de pequena velocidade, às condições da qual os transportes ficam sujeitos, seguindo porém a remessa em grande velocidade.

3.^a—As reduções estabelecidas nos dois parágrafos incidem apenas sobre o preço do transporte e não sobre as despesas acessórias que deverão ser sempre cobradas por inteiro segundo a respectiva tarifa em vigor.

4.^a—As requisições dêstes transportes devem ser apresentadas na estação de partida com a antecedência de 12 horas, e a liquidação das passagens feita no acto da requisição.

CAPÍTULO III

BILHETES DE ASSINATURA

Alínea d)

Bilhetes mensais de assinatura de 3.^a classe para uma só viagem diária de ida e volta

Procedências	Destinos	Preços
ou vice-versa		
De Contumil e Rio-Tinto.....	Porto ou Campanhã	2\$00
» Águas Santas a Ermezinde.....		2\$75
» Travagem a S. Romão		3\$50
» Portela a Trofa.....		4\$15
» Louzado a Famalicão		5\$35
» Cabêda a Valongo.....		3\$50
» S. Martinho a Recarei.....		4\$15
» Parada a Cête.		5\$35
» Loivo a Paredes		5\$65
» S. Tiago a Penafiel		6\$35
De Darque	Viana do Castelo	2\$00
» Barrcelas e Alvarães		2\$75
» Durrães e Tamel		4\$15
» Carapêços e Barcelos		5\$35
» Montedor e Afife		2\$75
» Ancora e Molêdo.		4\$15
» Caminha e Seixas.....		4\$15
» Lanhelas e Cerveira.....		5\$35
» S. Pedro da Torre e Valença.....		6\$85
De Avelêda e Tadim	Braga	2\$00
» Arentim		2\$75
» Nine a Famalicão....		4\$15
» S. Bento e Barcelos.....		4\$15

Condições especiais da alínea d)

1.^a Os bilhetes mensais serão requisitados, fornecidos e pagos, ao preço respectivo, pela forma estabelecida para os bilhetes das alíneas a), b) e c) do Capítulo III, dispensando-se para estes bilhetes a apresentação de fotografia do passageiro.

2.^a O depósito de garantia para estes bilhetes é de 1\$00.

3.^a Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis e serão considerados nulos sempre que forem encontrados em poder de qualquer pessoa que não seja o seu primitivo comprador.

4.^a Não é concedida a ampliação de praso nem o direito ao transporte de bagagem registada.

5.^a O praso de validade destes bilhetes conta-se desde o primeiro ao último dia do mês para que forem adquiridos.

6.^a Estes bilhetes são válidos para uma só viagem diária de ida e volta entre as estações extremas ou intermédias do percurso para que forem tomados.

7.^a A Administração reserva-se o direito de não permitir que os portadores destes bilhetes se utilizem dos comboios correios, expressos, rápidos e directos.

8.^a Os portadores destes bilhetes ficam sujeitos ao disposto nas 14.^a a 16.^a das condições comuns às alíneas a), b) e c).

Fica pelo presente anulado o 1.^o Aditamento à Tarifa Especial Interna n.^o 1 de G. V., datado de 22 de Maio de 1923, com excepção do disposto na alínea d) Capítulo II—**Bilhetes de identidade para caixeiros viajantes.**

Lisboa, 1 de Agosto de 1923.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

AVISO AO PÚBLICO

SOBRETAXAS

A partir de 15 de Setembro de 1923 e em harmonia com o Despacho Ministerial, de 29 de Agosto findo, são elevadas a 700 % as sobretaxas actualmente em vigor nas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, *Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.*

Esta elevação de sobretaxa é extensiva a todas as cobranças feitas ao abrigo das Tarifas e Avisos ao Público, sempre que d'elas não resulte determinação em contrário, com excepção das MERCADORIAS EM GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE, a que se referem os *Avisos ao Público de 23 de Setembro de 1922* cuja sobretaxa passa de 200 % para 300 %.

Fica por este substituído para todos os efeitos o A n.º 5 de 5 de Setembro de 1923.

Lisboa, 10 de Setembro de 1923.

C n.º 2

Secção Central do Tráfego — 1923

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

P. Rosa Mateus