

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 876

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

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 Junho de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.
Telephone: Central-17

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta — Tarifa Especial n.º 10 Grande Velocidade — Bilhetes e preços reduzidos entre a Figueira da Foz e Pampilhosa.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes 5.º Aditamento à Tarifa de camionagem — Aviso ao público. Sobretaxas.

SUMMÁRIO

O imposto de transacção nos Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Souza. Pag. 125

Caminhos de Ferro da Povoa de Varzim a Braga e Guimarães. 127

Na India Ingleza um ciclone atira com um combóio ao rio. 127

Conselheiro Fernando de Souza. 127

União Inte-nacional de Caminhos de Ferro. 128

Viagens e Transportes, e Linhas Estrangeiras. 129

Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta (Relatório). 130

Silvação Pública ou descredito do Estado? por Augusto da Costa. 132

Mont-pio ferro-viário. 133

(*) imposto de transacção em caminhos de ferro

por J. FERNANDO DE SOUZA

Eis a representação que em nome de cinco companhias de caminhos de ferro foi dirigida ao Ex.º Ministro do Comércio acerca de pagamento do imposto de transacção:

Ex.º Sr. Ministro do Comércio e das Comunicações:

Os abaixo assinados vêm, em nome das Empresas de que são delegados, submeter à esclarecida apreciação de V. Ex.º as duvidas que suscitam algumas disposições do decreto n.º 9.351 de 28 de Março ultimo.

Não esquecem as Empresas o benevolo acolhimento que em V. Ex.º encontraram as suas solicitações nem a facilidade e promptidão com que foram atendidas no aumento das sobre-taxas.

Não podem porém deixar de representar acerca de disposições que, por virtude, talvez, da estreiteza de tempo em que tiveram de ser dirigidas, não parecem claras, nem conciliaveis com os direitos das Empresas.

Podia esta representação conjuncta abranger a analyse das condições 4.º 5.º e 6.º, posta pelo decreto à elevação de multiplicador.

A condição 4.º tem porém por fim dar aos melhoramentos das linhas o maximo impulso pela aplicação de todos os recursos disponíveis. Infelizmente os preceitos da lei n.º 952 de 5 de Março de 1920 fazem reverter para o Estado os saldos da receita das sobre-taxas, impedindo a justa remuneração do capital-acções aquelas Empresas que poderiam distribuir um mode-

o dividendo e impossibilitando-as assim de recorrer ao crédito.

Contra este preceito, atentatório dos seus direitos e prejudicial aos interesses do proprio Estado, teem elas protestado e como é matéria que depende do poder legislativo, ao qual vão representar, abstêm-se de mais largas considerações na presente representação.

Sobre a 5.º condição que reserva para o fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviários uma percentagem a fixar pelo Governo e para cada Empresa, da receita proveniente da aplicação dos novos multiplicadores, será por cada uma alegado o que se lhe oferecer em representação especial, em vista da diversidade das circunstancias. Ha porém reflexões de alcance genérico, e que a todas se aplicam e que é oportuno fazer desde já.

As empresas são consideradas pelo art.º 19.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 comissários de transportes ou recuviros, e, como tais, recebem do publico a respectiva remuneração, da qual dispõem livremente nos termos das leis e dos contratos de concessão.

Essa remuneração é fixada nas tarifas, tipos de contrato de transportes sujeitos à homologação do Governo, ou por este aprovadas ou decretadas nas linhas com garantia de juro. As sobre-taxas representam apenas a actualização, aliás incompleta, dos respectivos preços em vista da desvalorização da moeda e de ne-

carecimento consequente da exploração. Sobre a aplicação da receita d'elas proveniente teem as Empresas direitas e faculdades eguaes aos que lhes assistem relativamente às receitas correspondentes às tarifas normaes.

Quanto ao pessoal, o art.^o 14.^o do decreto de 31 de Dezembro de 1864 dá plena liberdade de acção na escolha e portanto nos contractos e vencimentos, desde que seja idoneo. Pelo que respeita á assistencia, as Empresas teem para com ela apenas os deveres impostos pelo art.^o 23.^o do mesmo decreto, que as obriga a organizar, o serviço medico, e pela legislação geral ácerca do horario e acidentes de trabalho.

Compenetradas dos seus deveres de humanidade e de solicitude pelo bem estar do pessoal, crearam as caixas de aposentações e socorros, que subsidiam largamente, e dispensam alem d'isso ao seu pessoal a necessaria assistencia, sem que esse procedimento derive de coações legaes.

Não está criado o fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviarios, nem ha lei que obrigue as Empresas a contribuir para ele. Essa assistencia tem importancia profundamente diversa de umas para outras linhas conforme as condições hygienicas das regiões e as modalidades do serviço, havendo Empresas que não teem que atender a ela por forma especial.

A reserva de certa percentagem das receitas para tal fim (e seguramente se refere apenas o decreto à correspondente ao aumento dos multiplicadores e não a toda a do tráfego, como se poderia inferir da sua redacção) não pode pois deixar de ser facultativa e sobre a sua cifra e aplicação cada Empresa penderá separadamente o que se lhes oferece.

Tem pois esta representação especialmente por objecto provocar a aclaração da condição 6.^a do decreto n.^o 9.551, pela qual se considera terminada, desde a data em que comecem a vigorar os novos aumentos, a isenção concedida ás Empresas ferroviarias pelo art.^o 3.^o da lei n.^o 1368 de 21 de Setembro de 1922. Essa isenção refere-se ao imposto de transacção, mantendo-se, enquanto não fôr autorizada a inclusão do imposto no preço de transporte, conforme se pondera num dos considerandos do decreto.

O que é certo é que uma autorização presupõe um pedido previo das Empresas, que o não formularam, porque o aumento proposto das sobretaxas visava sómente a angariar recursos para elas e não à efectivação de um imposto novo.

O imposto de transacção é uma nova forma de imposto de transito. Foi este criado pela lei de 14 de Julho de 1863, que tornou extensivo a todos os caminhos de ferro o preceito estatuido para as linhas do Norte, e Leste, determinando que fosse lançado sobre os preços de condução de passageiros e mercadorias e que fosse incorporado nos preços das tarifas. Era um verdadeiro imposto de transacção, incidindo sobre a operação de transporte e pago por aqueles que o utilizavam. As Empresas concessionarias de serviços de utilidade publica tornavam-se assim exactores da fazenda publica e para facilidade da cobrança incor-

poravam o imposto no preço de transporte. O decreto regulamentar de 5 de Abril de 1865 concedeu-lhes 1 % da importancia do imposto como remuneração do serviço prestado na sua cobrança, concessão que foi retirada pelo regulamento de 20 de Setembro de 1888. Assim se assentou, em matéria de operações de transportes por caminhos de ferro, o principio de direito fiscal que o imposto é pago pelo publico e cobrado pelas Empresas, adicionando-se aos preços das tarifas.

Criterio igual foi adoptado para o imposto do selo. E justo é que assim seja, pois das Empresas de caminhos de ferro só o rendimento liquido constitue matéria colectavel.

Mesmo pago pelo publico, o imposto de transacção, parece ser uma duplicação do imposto de transito, o qual não pode exceder 5 % em determinadas linhas, não podendo tambem ser lançada neles contribuição alguma especial durante a concessão.

Quando assim não seja e o imposto haja de ser aplicado, entendem os abaixo assignados que tem de ser acrescentado às tarifas e incorporado nelas, pois só assim fica observado o preceito da lei n.^o 1368. Algumas Empresas houve, que interpretando d'esse modo a condição 6.^a do decreto n.^o 9551, formularam nesse sentido avisos ao publico, que não foram homologados.

Importa observar que o imposto de 1 % sobre os preços sóbe na realidade a 11 % das tarifas-bases e é agravado por multiplos adicionaes, que o elevam quasi ao dobro, e dá logar a multiplicadores com decimaes, que tornam sobremodo complicados o cálculo dos preços e a liquidação do imposto. Acresce a circunstancia da possível intervenção das Camaras Municipaes, que teem direito a cobrar um adicional. Companhias ha que já receberam aviso da secretaria de finanças da séde da sua Direcção de que teem de fazer as declarações para liquidação do imposto até o dia 10 do mez seguinte áquele a que o mesmo se refere, sob pena de multa, e pago separadamente em cada conselho a fim de poderem as Camaras Municipaes cobrar os seus adicionaes. Pode-se avaliar a que absurda situação se chegaria com esta tributação de tantas parcelas quantos os conselhos atravessados por cada linha. Haveria ainda que distinguir as despezas accessorias de que é propriamente transporte, pois só no preço d'este pode recair, segundo a lei, o imposto de transacção. Assim se procede com o transito.

Quando está pendente uma proposta de lei que visa a simplificar os impostos sobre os transportes, vel-o-s-i-amos assim extraordinariamente complicados.

E manifesta a importancia primacial, para a economia da Nação, do desenvolvimento da nossa rede ferroviaria, posta em condições de bem realizar a sua função.

Quando a elevação das tarifas pode já provocar sensivel retrocesso do tráfego, parece de bôa prudencia não lhe impôr novos encargos e destinar a receita d'ela obtida ao melhoramento e ampliação da rede. Já assim sucede com os impostos de transito e selo in-

Caminho de ferro da Póvoa de Varzim a Braga e Guimarães

Já foi aprovado pela Câmara dos Deputados o projecto de construção e exploração do novo caminho de ferro de via reduzida que, partindo da estação da Póvoa de Varzim, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Porto à Lóvua e a Famalicão, seguirá pelo litoral servindo várias povoações marginais até Caes Novo, e de uma transversal entroncando em Espozende e que passando por Barcelos e Braga terá o "terminus" em Guimarães.

Com mais estas novas linhas a província do Minho ficará regularmente servida de comboios o que contribuirá para o seu desenvolvimento.

O projecto de contrato que foi aprovado é do teor seguinte.

Artigo 1.º E' concedido ao cidadão Francisco de Sousa Magalhães o direito de construção e exploração, por um período de noventa e nove anos, de um caminho de ferro em leito próprio e via reduzida de um metro de largura, que, partindo da Póvoa, com ligação à linha de caminho de ferro do Porto à Póvoa, siga a costa marítima, passando por Aver-o-Mar, Estela, Praia da Apulia, Fão, Espozende, Castelo de Neiva e Anha, vindo a terminar em Caes Novo; e de uma linha transversal, partindo de Espozende e d'esta última povoação, pela margem direita do Cava do, por Barcelos e Braga até Guimarães, e proximidades de S. Vicente de Areias.

Art. 2.º Esta concessão não pode ser transferida a terceira pessoa sem prévia autorização do Governo e expresso acordo da maioria das Camaras interessadas, ficando, contudo, salvo ao concessionário o direito de organizar uma empresa ou companhia com os capitais necessários para a construção do caminho de ferro.

Art. 3.º O concessionário terá uma garantia de juro que não excederá o complemento do rendimento anual líquido até 7 por cento do capital de 12 contos, ouro, por cada quilometro que se construa, devendo as despesas de exploração ser calculadas pela média das despesas de exploração da linha da Póvoa a Famalicão, garantia esta com reembolso de metade para o Estado, logo que o rendimento líquido exceder a 7 por cento do capital garantido até final liquidação das quantias adeantadas e respetivo juro, igualmente de 7 por cento.

§ único. Fica o Governo autorizado a cobrar em cada ano, por adicional às contribuições gerais do Estado, nos conselhos que o futuro caminho de ferro vai servir as imponências necessárias, que por este artigo constituirão encargo do Estado, devendo fazer a sua distribuição o mais equitativamente possível.

Art. 4. O concessionário pode utilizar a ponte que liga Fão a Espozende para passagem do Caminho de ferro, sendo esta ponte reforçada convenientemente nas condições de resistência legais e à sua custa, fazendo-se a circulação dos comboios nas condições de segurança pública indicadas pelo Governo.

Art. 5.º São aplicadas á concessão as bases 5.ª e 6.ª do decreto de 14 de Julho de 1899.

corporados integralmente no fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, do qual são assim tributárias todas as linhas do paiz.

Pedem por isso os abaixo assignados em nome das Empresas de que são delegados:

1.º — que se mantenha, em relação ao imposto de transacção, a isenção concedida na lei.

2.º — que a ser exigido esse imposto, haja de ser cobrado do público comutativamente com o preço do transporte e não pago pelas Empresas, como sucederia no regimen instituído pela condição 6.ª do decreto n.º 9.551.

Essa cobrança só deveria começar a partir da data em que o assumpto fosse definitivamente resolvido considerando-se em suspenso até então a aplicação do preceito do decreto.

Art. 6. O concessionário ficará obrigado a todos os encargos que é de uso o Estado estabelecer nos contratos de concessão e exploração das empresas de caminhos de ferro do paiz.

Art. 7. As obras de construção d'este caminho de ferro terão de ser iniciadas dentro do prazo máximo de seis meses, a contar da data da publicação d'esta lei, sob pena de se considerar caduca a concessão.

Art. 8. Desde que as obras forem iniciadas não podem ser suspensas por qualquer motivo a não ser por determinação ministerial.

Art. 9. A exploração do primeiro trôco, Póvoa a Espozende deverá estar aberta ao público no prazo de dois anos, passados os quais terão de ser iniciadas as obras de terraplenagem no segundo trôco, Espozende-Braga, de forma a exploração de todo ele se efetuar ao mesmo tempo e no prazo máximo de três anos, ou seja cinco anos após a publicação d'esta lei.

Art. 10. O trôco Braga-Guimarães poderá ser o ultimo a construir-se, mas deverá ficar aberto á exploração dois anos depois do anterior, sendo, portanto, de sete anos o prazo para a conclusão total da linha.

Art. 11. Os prazos estabelecidos nos artigos 7.º, 9.º e 10.º são improrrogáveis sem o prévio e expresso acordo da maioria das Camaras das localidades atravessadas por este caminho de ferro e a falta de cumprimento ou não execução das obras dentro d'esses prazos importa a perda imediata da concessão e de todas as obras feitas e de material fixo empregado, em benefício do Estado, sem que o concessionário possa reclamar qualquer indemnização.

Art. 12. No caso de cedência prevista no artigo anterior, pode o Estado, transferir para as Camaras interessadas, singular ou coletivamente, para a exploração d'este caminho de ferro, a concessão, obras feitas e material fixo que tenha.

Art. 13. Em todos os contratos a realizar entre o Estado e o concessionário tomará parte e será considerada como outorgante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Oxalá que não se faça esperar muito a efectivação de tão importante melhoramento.

Na Índia inglesa um ciclone atira com um comboio ao rio

Os perigos que Brito Paes e Sarmento Beires tem corrido

Na linha ferrea de *Outh & Rohilkhand*, na Índia inglesa, deu-se no dia 14 de Abril último, um grande desastre de que resultou a morte de 28 pessoas, e grande numero de feridos.

Quando um comboio mixto atravessava a ponte denominada Ramganga, um violento ciclone levantou pela cauda, arremessando cinco carruagens e o furgão por cima da ponte, as quais foram parar ao rio onde duas ficaram completamente submersas, e as outras estilhaçadas sobre as areias da margem do rio.

Por esta notícia podemos avaliar dos perigos a que os nossos aviadores Brito Paes e Sarmento Beires, se tem arriscado na travessia daquelas paragens do Oriente, de que felizmente se tem saído sem maior incidente alem daquele que lhes fez perder um avião e causou leves ferimentos a Brito Paes.

Confiamos em que uma boa estrela os guie até final do seu já glorioso *raid*, para honra e glória deles e mais ainda da nossa querida Patria.

Conselheiro Fernando de Sousa

A *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, regista, enviando-nos as suas felicitações, a eleição do nosso ilustre Director para membro da Academia das Ciencias de Lisboa.

Ao nosso amavel colega enviamos os nossos agradecimentos pela sua gentileza.

União Internacional de Caminhos de Ferro

A reunião das comissões em Florença

Como estava anunciado e nós demos conhecimento aos nossos leitores nos últimos dias do mes de Abril e principio de Maio passado, tiveram lugar, em Florença, as reuniões das oito comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) tendo sido discutidos os varios assumptos que constituiam a ordem dos seus trabalhos e que estavam a cargo dos diferentes relatores.

Até á data em que escrevemos estas linhas, só dos trabalhos de uma d'elas a Comissão do "Trafego-Passageiros" chegou até nós o resultado e é dela que exclusivamente nos vamos ocupar.

Das outras falaremos, pois em todas elas foram tratados assumptos de interesse para os caminhos de ferro, conforme formos recebendo os necessarios elementos.

A primeira reunião teve lugar no dia 8 ás 11 horas da manhã, sendo a ordem do dia a seguinte:

1.º — Unificação da apresentação ao Público das Tarifas Internacionaes de Passageiros.

2.º — Princípios para a elaboração das Tarifas Internacionaes de Passageiros tendo em consideração a presente situação da variabilidade dos cambios,

3.º — Etiquetagem obrigatoria das bagagens em tráfico internacional;

4.º — Definição dos objectos que podem ser aceites como bagagem, em tráfico internacional;

5.º — Bagagens não acompanhadas em tráfico internacional;

6.º — Facilidades de viagem a conceder, na medida do possível, antes do territorio dos Estados membros da Sociedade das Nações:

a) — a grupos de estudantes do ensino secundario e do ensino superior;

b) — a grupos de "boy-s-couts" e "gish-guids", pertencentes a uma Associação nacional, filiada em qualquer Estado-membro da Sociedade, quando esses grupos no territorio de um outro Estado-membro da Sociedade, ou o atravesssem.

A sessão estavam presentes representantes das seguintes Administrações-membros da U. I. C.:

Alemanha, Belgica, China, França, Inglaterra, Itália, Japão, Polonia, Tcheco-Slovaquia, Suecia e Portugal, não tendo comparecido, apesar de terem logar na comissão que reunia, os delegados da Espanha, Estonia, Jugoslavia e Republica dos Sovietes.

Por Portugal, foi a Florença tomar parte nos trabalhos representados á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o ilustre oficial da nossa marinha de guerra e distinto enuenheiro sr. Manuel Gonçalves de Campos Renda, Chefe do Serviço do Trafego daquela Companhia, que ali afirmou mais uma vez os seus altos Potes de inteligencia e as suas grandes qualidades de trabalho, tomando uma parte extraordinariamente activa e distinguindo-se brilhantemente pelo grande numero de acertadas propostas e emendas que apresentou, e foram aprovadas, elevando assim onde é justo que esteja elevado, não só o seu nome pessoal, como o de Portugal, tantas vezes esquecido lá fora.

Os trabalhos foram iniciados depois de aberta a sessão das frases congratulatorias da praxe proferidas pelo sr. presidente pela leitura do relatorio apresentado sobre a primeira questão pelo delegado da Com-

panhia Paris-Leão-Mediterraneo (Mr. Lunyt) que foi em seguida posto á discussão.

O relator explica incitamente quae os pontos de vista que teve em consideração para elaborar o projecto-tipo de tarifa internacional de passageiros que poe á gpreciação da Comissão, falando em seguida varios oradores.

Um dos primeiros a usar da palavra sobre a apreciação do projecto foi o delegado portuguez, que declarou que o exame do projecto em discussão lhe tinha sugerido numerosas observações e propostas de emendas, propondo a nomeação de uma su-comissão para apreciar essas propostas e as que os outros delegados tivessem a apresentar, levando depois o resultado do seu exame a preciação da missão plenaria da Comissão.

Esta proposta, depois dos delegados ingles e italiano terem usado tambem da palavra, apresentando, o primeiro, quatro propostas de modificação que só á Inglaterra interessavam e, o segundo, uma observação, foi aprovada por unanimidade, sendo a sub-comissão composta pelos delegados alemão, francês, fnglês e português.

As 3 horas da tarde principiou a reunião da sub-comissão, sendo para esse fim interrompida a sessão plenaria. Nela expoz o delegado português as objecções e propostas de emenda que o projecto tipo de tarifa lhe havia sugerido, em numero de quarenta e seis.

Levou duas horas o trabalho de apreciação e discussão das propostas do delegado português, findas as quae foram aprovadas trinta e quatro; esclarecidas, cinco; retiradas pelo proponente, tres; e rejeitadas, quatro.

Das trinta e quatro aprovadas, dezenove foram desde logo introduzidas na tarifa; três foram aconselhadas, na acta respectiva, para serem postas em vigor por ordens internas e doze, apesar da sub-comissão as achár justas e vantajosas, não poderam ser desde logo insertas na tarifa por irem alterar a letra da Convenção de Berne, sendo aconselhada a sua apresentação á proxima conferencia da C. I. V. que deve ter logar em Cristiania no corrente mês.

O delegado inglês apresentou tambem as suas quatro propostas, que foram tambem aprovadas, dando logar ao estabelecimento de uma diferenciação no projecto de tarifa, sendo incluidas no texto de uma tarifa-tipo ligavel com a Inglaterra e não incluidas no texto da outra, exclusivamente para ser utilizada entre Caminhos de Ferro dos Continentes.

Foi este o resultado que a sub-comissão apresentou em seguida á reunião plenaria e foi por ela aprovado.

Só depois das 8 horas da noite terminou a sessão, ocupando exclusivamente da primeimeir das questões da ordem do dia.

No segundo dia (9) a comissão iniciou os seus trabalhos pela segnnda questão, sendo aprovado o parecer do relator de que cada paiz indique na tarifa o custo do seu participe na sua propria moeda, sendo a cobrança efectuada pela Companhia de onde se efectua a partida, a um cambio anteriormente fixado, muito embora deixando as Administrações o direito

de estabelecer acordos particulares para o estabelecimento de preços unicos.

Ainda desta questão resultou nova victoria para o delegado português, pois foi a sua opinião, exposta quando da anterior reunião da Comissão, em Viena, (25, 26 e 27 de Junho de 1923), e que nessa ocasião foi julgada praticamente impossivel de realizar, e que agora foi aprovada ainda por aqueles que então a tinham combatido, como o delegado alemão (Mr. Lessing).

Sobre a terceira questão, tambem o delegado de Portugal usou da palavra para fazer notar a importancia da boa ou má fixação da etiqueta á bagagem, o que deu lugar a que fosse incluida na tarifa uma clausula pelo qual os caminhos de ferro podem recusar-se a aceitar a despacho as bagagens cuja etiqueta esteja mais ligada ou não possa assistir ás condições do transporte, cahindo ou deslocando-se.

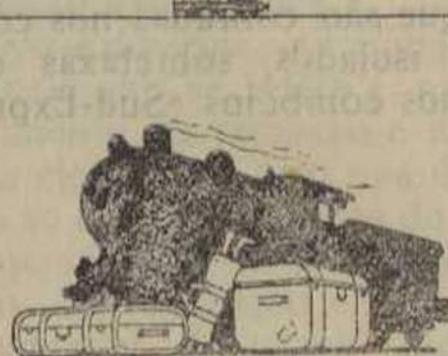
Feita a inclusão foram aprovadas as conclusões da reunião da sub-comissão, do "Trafego-Mercadorias" realizada em Londres, em Novembro de 1923.

A quarta e quinta questões não sofreram discussão, sendo aprovados os relatórios apresentados, respectivamente, pelos delegados belga (Mr. Bandoux) e alemão (Mr. Lessing).

Quanto á sexta questão, como não houvesse ainda relatório distribuido e o delegado relator (Inglaterra) tivesse justificado a sua não distribuição foi decidido que o seu exame ficasse adiado para a futura reunião da comissão.

Mais produziamos e decerto teríamos que dizer sobre a reunião de Florença, se não no-la proibisse a modestia do illustre delegado português, que lhe não permite dizer nos nada sobre o que mais foi a sua acção.

Limitámo-nos, pois, a socorrer-nos dos elementos já conhecidos e distribuidos e eles são o suficiente para fazer realçar a importancia que teem para Portugal estas reuniões e o merito do delegado que ali foi representar o nosso Paiz.



VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas

No intuito de obstar quanto possível á saída para para o estrangeiro dos generos de primeira necessidade que desfrutam no transporte em caminho de ferro da sobretaxa reduzida de 500 "*l.*" (multiplicador 6), o governo, em data de 5 do corrente promulgou o Decreto n.º 9.771 segundo o qual passou a ser aplicado a essas mercadorias o multiplicador 10 (sobretaxa 900 "*l.*") quando sejam destinadas a exportação, quer por via terrestre quer por via marítima.

O multiplicador 6 continuará portanto, a ser aplicável ao trafego dessas mercadorias sómente dentro do paiz ou quando passem em transito.



Linhos hespanholas. — Foi recentemente inaugurada, para serviço de mercadorias, devedo em breve se-lo também ao tráfego de passageiros, o troço da linha da bitola de 1 metro de Barcelona-Mastorell-Mauresa, dos Caminhos de Ferro Catalães, compreendido entre Monistral-Villa e Mauresa-Alta, na extensão de 15 kilómetros.

Este troço completa a linha e estabelece comunicação com as de Mauresa-Barga-Guardiola, pertencente á mesma companhia.

— No dia 7 de Maio ultimo foi aberto ao serviço de dupla via, o troço de Sahagiur a Grajal, da linha de Palencia a Coruña.

Linhos franceses. — A Companhia de P. L. M. teve no ano de 1923 um aumento de 11 % nas receitas de passageiros, e de 7 % na de mercadorias, apesar da tonelagem ter um excesso de 19 % sobre a do ano anterior.

As despesas também foram superiores às de 1922.

O dividendo a dar aos accionistas foi fixado em 45 francos para as acções capirais e em 25 francos para as de uso fructo.

— Nas linhas do Estado foi ensaiado o emprego de um motor de combustível líquido para substituir a locomotiva a carvão nas linhas económicas.

A carruagem automotora com que se faz a experiência é montada num *chassis* de dois eixos; o motor é de 6 cilindros de 110×160 e 83 cavalos de vapor; para 25 toneladas e consome 60 a 80 litros de óleo por cada 100 quilómetros, conforme as pendenças, e em planicie, com carga normal atinge a velocidade de 45 quilómetros, conforme as pendenças, e em planicie, com carga normal atinge a velocidade de 45 quilómetros á hora.

O motor encontra-se no extremo da carruagem e a caixa de velocidades no centro. Esta tem quatro demultiplicações e actuam em qualquer sentido da marcha por meio d'um sincroor. Quanto ao mais, conduz-se como um automóvel.

Serviço directo ferro-marítimo entre a Bélgica e a Inglaterra. — No mez de Abril ultimo foi inaugurado um serviço directo entre Harwich e Zeebrugge, por meio de uma combinação de comboios com vapores nos quaes são embarcados os vagões carregados, sem se fazer trasbordo algum, tanto da terra para o mar como do mar para a terra, motivo porque chamam aos barcos empregados neste serviço vapores-comboios.

Este sistema torna o transporte mais rápido e mais económico, visto não haver que transbordar a carga dos vagões que logo que chegam ao cais pelo caminho de ferro são içados para os vapores, ou destes para a linha ferrea, no sentido inverso.

Este serviço é feito de combinação entre a *North Eastern Railway* e a empresa de navegação *Great Eastern* que dispõe de tres vapores, classificados no Lloyd Al, adquados a este serviço.

Numa viagem de experiência, um desses barcos tomou 18 carruagens de passageiros em Zeebrugge; saiu da estação terminal belga de noite; o barco chegou a Harwich na tarde do dia seguinte, atracou no dia imediato de manhã, e efectuou o desembarque das carruagens sem dificuldade alguma.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA (RELATÓRIO)

(Continuação do n.º 875)

Classificação	1923	1922	Diferenças em relação a 1922
Bagagens e cães.....	104.590\$22	57.545\$39,7	+ 47.044\$82,3
Mercadorias.....	1.247.780\$48,9	802.992\$84	+ 444.787\$64,9
Armazenagem e diversos	1.061.811\$09,6	699.564\$41,8	+ 362.246\$67,8
Totais.....	2.414.181\$80,5	1.560.102\$65,5	+ 854.079\$15

Examinando-se, em detalhe, os vários títulos da receita, observa-se o seguinte:

Bagagens e cães — O aumento é a consequência do maior número de passageiros e da aplicação das novas sobretaxas.

Mercadorias — O acréscimo de receitas é, na sua grande parte, atribuído à derivação que se está, de há muito, fazendo nos transportes de géneros de primeira necessidade, os quais, pelo facto de terem sido isentos da aplicação das novas sobretaxas, são encaminhados para a grande velocidade.

A tonelagem transportada em 1923 foi de 26.134 contra 22.193 em 1922, o que mostra uma diferença de cerca de 18 %.

No tráfego internacional Portugal-França ha um

portados e pela aplicação de sobretaxas mais elevadas.

b) **Grande velocidade** — No quadro seguinte são mencionadas as receitas líquidas que foram apuradas sob esta rubrica em confronto com as de 1922:

insignificante aumento de 55 kilos pela via Guarda; registando-se uma diminuição de 718 kilos pela via Pampilhosa.

No sentido França-Portugal verifica-se uma sensível quebra, quer pela via Pampilhosa, quer pela via Guarda; isto, sem dúvida, por causa da denúncia do acordo comercial que existia com a França e pela deplorável situação cambial que está afectando gravemente o nosso Paiz.

Pelo que se refere a *Armazenagem e diversos*, o aumento provém das novas sobretaxas, das taxas de aceleração que são cobradas nos comboios especiais e vagões isolados, sobretaxas de velocidade e suplementos nos comboios "Sud-Express".

Classificação	1923		1922		Diferenças em 1923	
	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos
Mercadorias..	208.093	3.639.468\$74,4	196.565	2.128.810\$89,7	+ 11.528	+ 1510.657\$84,7
Armazenagens	-	72.363\$60	-	43.279\$24	-	+ 29.084\$36
Diversos....	-	23.603\$59	-	13.169\$07	-	+ 10.434\$52
Totais.....	208.093	3.735.435\$93,4	196.565	2.185.259\$20,7	+ 11.528	+ 1550.176\$72,7

c) **Pequena velocidade** Pelo seguinte mapa se poderão apreciar as receitas de 1923, em comparação com as de 1922:

Os progressos que se estão registando, anualmente, n'este importante ramo de tráfego mostram bem claramente a tendência do seu desenvolvimento.

Pelo que respeita à respectiva receita, esta — embora tenha sido favoravelmente influenciada por aqueles progressos — recebeu como principal reforço o producto das cobranças realizadas ao abrigo de tarifas mais elevadas.

Se a nossa Companhia tivesse podido dispor do material necessário para dar facil satisfação aos inúmeros pedidos de vagões que lhe foram feitos duran-

te o ano findo, aqueles resultados teriam sido, certamente, muito ultrapassados.

Infelizmente a péssima situação que tem sido criada ás Empresas ferroviárias do nosso Paiz, n'estes últimos anos, com a pavorosa depreciação da nossa moeda e com o regimen de excepção e de ruina a que teem sido condenadas, impede a nossa Companhia de melhorar e aperfeiçoar os seus serviços; pois não permitindo as suas receitas a cobertura facil dos mais urgentes e inadiáveis encargos, ela está absolutamente impossibilitada de adquirir novos veículos.

Classificação	1923 Toneladas	1922 Toneladas	Diferenças Toneladas
Augmentos			
a) - Adubos químicos e especiarias.....	3.290	2.251	+ 1.039
b) - Madeiras e lenhas.....	77.273	60.704	+ 16.569
c) - Cal, gesso, cimento e pedra.....	25.659	22.145	+ 3.514
d) - Productos cerámicos	7.783	6.433	+ 1.350
e) - Objectos manufaturados.....	6.771	4.938	+ 1.833
f) - Taras	14.082	12.627	+ 1.455
 g) - Gado			
 Diminuições			
h) - Legumes secos e verdes.....	8.912	11.527	- 2.615
i) - Sal.....	9.185	10.477	- 1.292
j) - Vinho, alcool e derivados.	6.590	17.524	- 10.934

Os augmentos foram originados:

a) — Maior movimento sobre varias estações da nossa linha.

b) — Maiores saídas de madeiras e lenhas, para varios pontos do paiz e para Hespanha.

c) — Mais avultadas expedições de cal e pedra para cal de Figueira e de algumas estações do Ramal para o Norte e Beira.

d-e) — Augmento procedente das linhas da Companhia Portugueza sobre varios destinos da nossa rede e Beira Baixa.

f) — Maior movimento de vagões particulares para condução de madeiras, etc.

g) — Maiores saídas de bois e, principalmente de carneiros, sobre Lisboa e derivação da g. para a p. v. d'estes transportes.

As diminuições proveem:

h) — Diminuição na exportação de batata, devido á má colheita, e proibição da sua saída.

i) — Menor movimento devido á má safra.

j) — A diminuição na exportação de vinho de varias procedencias da nossa linha sobre a C. P. é devido á falta de exportação para França.

Armazenagens e diversos. — O augmento que se verifica resulta, pelo que se refere á primeira rubrica, do maior movimento de remessas e da aplicação das sobretaxas mais elevadas; e pelo que diz respeito á segunda rubrica, ao desenvolvimento do trafego de mercadorias e, consequintemente, da venda, em maior numero, de notas de expedição e etiquetas, que foram tambem augmentadas de preço, e do augmento de cargas e descargas realizadas fóra dos caes das estações.

Ha, ainda, a assinalar a extraordinaria paralisação que houve no trafego dos vinhos em 1923, pelo motivo da falta de saídas para França, conforme se pode verificar no quadro abaixo, com o confronto dos algarismos representativos dos principaes transportes realizados em 1923 e 1922:

Receitas fóra do trafego. — O augmento provem, principalmente, do maior rendimento dos bilhetes de gare e productos de "dominio".

Despezas

As despezas ordinarias da Exploração em 1923 atingiram a colossal verba de Escudos 8.203.263\$19,7 As mesmas despezas em 1922

tinham sido de..... " 4.384.594\$53,3

A mais em 1923..... " 3.818.668\$66,4

ou seja um augmento de 87 % sobre o ano anterior.

As mesmas despezas comparadas com as de 1914, na importancia de Escudos 296 000\$00 representam cerca de 27 vezes mais.

São estes algarismos que, sem necessidade de quaesquer outros argumentos, se encarregam de patentear, com a maior clareza, o injusto e iniquo tratamento que tem sido dispensado ás empresas ferroviarias; pois os augmentos de receita até agora autorizados não são proporcionaes á enorridade dos encargos, apezar d'estes se encontrarem reduzidos na nossa Companhia ao minimo indispensavel.

Mais uma vez, no ano findo, fomos forçados, pela insuficiencia de receitas, a adiar numerosos trabalhos urgentes de conservação que estão, desde ha muito, previstos nos nossos Orçamentos de despezas ordinarias.

O mapa que se segue mostra a comparação das despezas realizadas em 1923 com as do ano anterior:

Classificação	1923	1922	Diferença em relação a 1923
Administracão de Lisboa.....	116.674\$68,1	58.368\$34,2	58.306\$33,9
Comité de Paris.....	134.098\$86,6	113.974\$18,6	20.124\$68
Exploração.....	263.916\$09,8	151.256\$43,2	112.659\$66,6
Movimento e Trafego.....	972.798\$74,9	539.817\$41,3	432.981\$33,6
Material e Tracção.....	3.820.840\$95,9	1.976.56\$64,7	1.184.279\$31,2
Via e Obras.....	2.894.933\$84,4	1.544.66\$51,3	1.350.317\$33,4
Totaes.....	8.203.263\$19,7	4.384.594\$53,3	3.818.668\$66,4

cedidas ao Pessoal para contrabalançar os perniciosos efeitos da carestia da vida; são os pezados e violentos impostos que estão sendo impropositivamente exi-

A extraordinaria progressão ascensional que acusam as despezas em relação a 1922 é, quasi exclusivamente, produzida pela desvalorização da nossa moeda que, no ano findo, se acentuou por uma forma verdadeiramente apavorante.

São as constantes altas de preços que registam diariamente todas as mercadorias em virtude do incessante agravamento cambial; são as sucessivas melhorias de vencimentos que estão sendo frequentemente concedidos aos Contribuintes, etc., sem as correspondentes compensações, que tornam atribulada e precária a existencia das empresas ferroviarias do nosso paiz.

(Continua)

"Salvação Pública"

ou descredito do Estado?

por AUGUSTO DA COSTA

Este pobre governo do pobrissimo sr. Alvaro de Castro está irremediavelmente perdido... Fraquinho, débil de nascença, a cada passo a sua debilidade se acentua: os balões de oxigenio com que a maioria democratica o está alimentando, pela dificuldade em que se encontra de formar um gabinete seu, e não poder consentir que outros governem, esses balões não entrarão na Historia, como na Historia não entrará o duo dos Xavieres — Alvaro Xavier de Castro e Alberto Xavier — hoje arvorado em comité financeiro de salvação publica... Estes dois ditadores financeiros parece que tiram da sua pequenez um motivo de orgulho, e da sua incompetencia administrativa a grandeza da missão regeneradora que sobre si querem chamar. Tudo são medidas, portanto, de *salvação nacional*: salvação nacional, a redução dos juros do emprestimo da raça; salvação nacional, a hipoteca, em Londres, da prata existente no Banco emissor e na Casa da Moeda; salvação nacional, a redução, sómente para os portadores nacionaes, nos juros dos titulos da dívida externa...

Depois dum tão grande esforço para salvar o país, se o país se não salva, é porque a sua salvação é impossivel; mas, se os Xavieres nos salvam, a Justiça exige uma satisfação absoluta, e duas figuras mais terão de ornamentar o arco da rua Augusta. O esquecimento do que pela nação estes dois homens têm feito, equilibrando as nossas finanças, aumentando o nosso crédito cá dentro e lá fora, poupano-nos assim á bancarrota e abrindo largos horizontes à riqueza e à prosperidade do país, — esse esquecimento seria a primeira mancha lançada sobre a gloriosa e nobre Historia de Portugal...

Ah! se não fosse a guerra... Afonso Costa tinha feito o principal no caminho da nossa regeneração financeira: tinha-nos arranjado um *superavit* de tal ordem que, a ser continuada a politica que o determinou, estariamos hoje numa situação de prosperidade tal, que poderíamos emprestar dinheiro aos franceses para a reconstrução das regiões desvastadas. Mas, veio a guerra... A queda principiou: má administração, vida cara, escândalos, desvalorização da moeda, — tudo era a guerra, tudo à guerra foi atribuido. No entanto, a libra estava em 1921, três anos depois do armistício, a 39.000 rs., subiu em 22 para 65, em 23 para 108, e atingiu em 24, na era gloriosa em que o país é governado pela ditadura financeira dos Xavieres, 150\$00 rs: Se a guerra acabou ha tanto tempo, como se explica o nosso descalabro financeiro? Se os salvadores abundam em todos os partidos politicos, como é que o país ainda não está salvo? Mas a interrogação mais angustiante que neste momento se pode fazer é esta: como, porquê, por que estranhas razões, por que alta ironia do Destino é o sr. Alvaro de Castro presidente, chefe dum governo e ministro das finanças? Porquê?

Que mal fizemos nós a Deus? Ou teriam já morrido todos os homens competentes para administrarem o Tesouro nacional?

Tudo quanto se diga e escreva contra as ultimas medidas financeiras do governo será pouco, enquanto essas medidas não forem revogadas. Em vez de fazer obra de salvação nacional, como inconscientemente se propôs, o ministro das finanças não faz outra coisa que não seja arruinar o credito do Estado. Fê-lo com o emprestimo *racico*, diminuindo-lhe os juros; torna a fazê-lo hoje, com a dívida externa, e pelo mesmo processo. Como quer o governo, nestas condições, que amanhã apareça quem lhe empreste dinheiro? Se todas as garantias prometidas são falsas, porque o Estado falta redondamente aos compromissos tomados, como quer o governo que os capitais lhe não fujam e não emigram, na maioria dos casos?

É uma verificação de simples bom-senso que não poderá haver boas finanças, se a politica é má. Ora, se a nossa politica é, não má, mas pessima, como podemos ter boas finanças? Se nós tivessemos uma boa politica, evidentemente que não teríamos a ditadura financeira dos Xavieres. O Xavier n.º 1, hoje presidente do ministerio, nem seria ministro das finanças, nem simples ministro de qualquer outra pasta, nem, tam pouco, andaria pelos quarteis, na sua missão de eterno major paisano e conspirador, a minar a disciplina e a conspirar contra o prestigio do Estado. O Xavier n.º 2, em vez de ser director geral da Fazenda Pública e negociador de emprestimos no estrangeiro, seria um simples burocrata sem mais relevo do que qualquer chefe de repartição. Sem politica honesta, porem, sem politica seria e inteligente, não ha possibilidade de escapar a estes desaires e desastres.

A nossa moeda desvalorisa-se quasi exclusivamente pela acção do Estado, que não faz outra coisa senão esbanjar dinheiro. As suas despesas crescem todos os dias; as suas receitas têm, pois, todos os dias, de ser aumentadas, e a nação é constantemente sobrecarregada com novos encargos tributarios: mas, como esses encargos novos são ainda insuficientes para sustentar a clientela parasitaria do Estado, as estamparias do Banco de Portugal entram em função, alargando diariamente a circulação fiduciaria, e fazendo-a atingir somas inconcebíveis. Vivemos, portanto em permanente regimen de inflaccão fiduciaria e de agravamento de impostos. Como não ha-de o cambio agravar-se constantemente? Os especuladores, a quem o governo atribui culpas que não lhes pertencem, não fazem mais do que aproveitar a monção favoravel, jogando na baixa quando a politica financeira do Estado é ruinosa, como jogarão amanhã na alta, se porventura o governo for capaz de ter uma politica financeira honesta e produtiva.

Mas, se o governo é tão pronto em acusar os es-

peculadores de todos males de que a nossa moeda sofre, tem agora ocasião mais que oportuna para os castigar, visto que os tem mesmo dentro de casa e ao alcance das suas mãos. Os factos são de tal ordem claros e ordenados, as coincidências de certos movimentos bolsistas com certas declarações do governo são tão evidentes, há um tão patente sincronismo entre estes factos, que a especulação salta aos olhos, — e especulação feita por quem estava no segredo dos deuses castrenses, sabendo que o governo, apesar de todas as solenes declarações feitas em sentido contrário, poucos dias antes no Parlamento, pelo ministro das finanças, iria reduzir os juros da dívida externa. Fez-se, por consequência, uma larga especulação com os papéis da dívida externa; houve quem ganhasse muito dinheiro: quem o ganhou, e quem informou que se esse dinheiro poderia ser ganho, e quem, por consequência, comparticipou desses lucros, — não ha-de ser difícil ao Estado saber-lo. Medidas desta natureza, não são tão notórias, quando se preparam que andem na boca dos continuos dos ministérios. Não foram os continuos, pois, os negociantes, não foram eles que aconselharam e se associaram aos especuladores. O mal veio de mais alto...

Que pretende o governo, com esta nova machadada no crédito do Estado? Arranjar dinheiro, ou antes, diminuir os seus encargos-ouro, o que vem a dar o mesmo resultado. E conseguirá o seu objectivo? E se o conseguir, quanto conseguirá, e a que preço o conseguirá?

Segundo o deputado monárquico Moraes de Carvalho, "nem serve a desculpar o governo qualquer economia a realizar, pois entende, que nenhuma adviria da violencia cometida. Com efeito, diz, quando se fizer a carimbagem verificar-se-ha que apenas um terço dos títulos atingidos, se tanto, ficará sujeita à redução decretada, o que quer dizer que essa só fará sentir em relação a 333.000 libras de juros, partindo do princípio que é dum milhão aproximadamente o total dos encargos da dívida externa.

E, como os juros não deixam de ser pagos na totalidade aos portadores portugueses mas sim são reduzidos de um terço ao cambio actual, a conclusão a tirar é que a economia real será, em relação à dívida externa, de umas cem mil libras, ou seja, 10 0/0 do total dos encargos anuais.

Bastará que, em consequência de tão criminosa medida, o cambio se agrave de 10 0/0 isto é, que a libra passe de 150\$00 para 165\$00, para que toda a pretendida economia se dissolva e desapareça! *

Isto, quanto à economia feita. Quanto ao preço por que ela nos fica, o proceder do governo não foi menos desastrado e criminoso. Em primeiro lugar, — primeiro crime — o Estado burla os possuidores de títulos da dívida externa, faltando redondamente aos seus compromissos: fixou arbitrariamente o cambio pelo qual os respectivos juros lhes seriam pagos em escudos, em vez de ouro, quando esse cambio é muito inferior ao cambio do dia, inferior algumas dezenas de escudos por cada libra; deu assim uma tremenda machadada no seu crédito e realizou uma perfeita quebra fraudulenta, visto que o Estado não está ainda em condições de recorrer a esta ordem de sacrifícios públicos, (nem possue autoridade moral para o fazer) para salvar, de facto, as finanças da nação. Em segundo lugar — segundo crime — o Estado salvaguardou os possuidores estrangeiros de títulos da nossa dívida, dando-lhes privilégios especiais e compartilhando com eles dos mesmos privilégios para os títulos que estejam em poder

do Estado, contra os interesses dos nacionais. Quer dizer: pela mesma razão que nas ruas sempre foi permitido o uso de habitos talares, *desde que fossem estrangeiros*, ao passo que tal uso estava interdito aos nacionais, — pela mesma razão o Estado hoje permite aos estrangeiros, aos estrangeiros concede regalias que não concede aos nacionais. O Estado coloca-se, pois, do lado dos estrangeiros contra os portugueses. É o cumulo.

* * *

Eis o que são as medidas de *salvação pública* inventadas pelo governo dos Xavieres. De *salvação pública*, lhes chamam eles... De descredito do Estado, de ruina pública, lhes chama toda a gente. — Toda a gente, exceptuando, é claro, aqueles políticos financeiros ou especuladores que, por estarem no segredo dos deuses Xavieres, aproveitaram a magnifica oportunidade para ganhar algumas centenas de contos.

Monte-píos ferro-viários

Recebemos o Relatório e Contas da Direcção desta benemerita associação de socorros mutuos do pessoal de caminhos de ferro cuja situação, apesar da sua relativa curta existência, se mostra bastante prospera.

Durante o ano findo entraram para o Monte-píos mais 51 socio prefazendo um total de 1051, o que, diga-se de passagem, é relativamente pouco para uma classe tão numerosa como a dos ferro-viários.

As receitas de 1923, com o saldo de 1922, elevaram-se a 7.655\$17, e as despesas foram de 3.812\$38, do que resulta um saldo de 3.842\$79.

Durante o ano foram pagos legados na importância de 2.351\$00, o que soma com os legados já antes pagos, perfaz um total de 8.150\$50 a que monta a importância dos legados desde a fundação do Monte-píos.

São do Relatório as seguintes palavras:

"Conta actualmente o Monte-píos 900 sócios no gosto dos seus direitos e está pagando os legados na seguinte proporção: aos sócios com mais de 9 meses de inscritos e menos de 2 anos — 135\$00; aos sócios com mais de 2 anos de inscritos e menos de 5 anos — 17 \$00, e aos sócios com mais de 5 anos de inscritos — 243\$00. Estes legados serão elevados a partir de julho do corrente ano a 225\$00, 292\$00 e 405\$00 respectivamente; porém se o numero de sócios aumentasse progressivamente, poderíamos pagar os legados pela forma seguinte:

Quantidade de sócios	Até 2 anos	De 2 a 5 anos	Com mais de 5 anos
1.000.....	250\$00	325\$00	450\$00
2.000.....	500\$00	650\$00	900\$00
3.000.....	750\$00	975\$00	1.350\$00
4.000.....	1.000\$00	1.300\$00	1.800\$00
5.000.....	1.250\$00	1.625\$00	2.250\$00

Oxalá que este apelo feito à classe sirva de incitamento para que tão útil como sympathetic instituição se desenvolva por forma a prestar mais valiosos auxílios do que os que devido à sua boa administração já tem prestado aos seus associados.

Publicações recebidas

Ferrovia Italiana. — Revista técnica, — mensal — n.º 4 vol. XX — de 15 de Abril — Traz perto de quarenta páginas com 18 mapas importantes.

Gaceta de los Caminos de Hierro. — Revista técnica e profissional — Administrador: D. Carlos de Souza n.º 3404 de 10 de Maio de 1924 e 3405 de 20 de Maio.

Railway Gazette. — volume XL n.º 23 de 6 de Junho de 1924. — Recebido com 90 páginas de cheio e anúncios.

Camara Portuguesa de Comercio e Indústria. — do Rio de Janeiro (Boletim mensal). Recebemos o n.º 4 — Séde Avenida Rio Branco 174—C.

Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. — Recebemos o n.º 5 correspondente ao mez de Maio findo, que vem recheado de magníficos artigos técnicos.

Memória do Conselho de Administração da Companhia de M. Z. A. — Recebemos a Memória apresentada pelo Conselho de Administração da Companhia de M. Z. A. à Assembleia Geral que se realizou em 11 de Maio último, e a que noutro logar nos referimos.

Companhia de Madrid a Zaragoza e Alcante

Segundo a «Memória» que foi apresentada pelo Conselho de Administração desta importante companhia espanhola à Assembleia geral dos accionistas, que teve lugar em 11 do mez findo, a receita total do tráfego de todas as linhas que explora, no exercício de 1923, foi de pesetas 272.907.712,30, o que apresenta um aumento de 15.158.935,42 sobre o ano de 1922.

A sobretaxa de 15 %, em vigor desde 1918, compreendidas naquelas, elevou-se em 1923 a 27.423.005 pesetas, o que representa só 11,17 % do producto total podendo não ser aplicável a todas as tarifas em vigor. O aumento desta sobretaxa sobre o ano anterior foi de 1.174.761 pesetas.

O producto dos transportes em grande velocidade atingiu a cifra de 109.725.096,08, que comparados com o de 1922 apresenta um aumento de 3.068.718,09 pesetas.

O producto total de passageiros foi de 80.447.908,92 que apresenta um aumento de 2.245.892,18 sobre 1922.

O das mercadorias em g. v. foi de 29.277.187,16; mais 822.825,91 do que no exercício anterior.

O tráfego de pequena velocidade rendeu em total 163.182.616,22 pesetas; mais 12.090.217,33 do que em 1922.

A tarifa media do tráfego de p. v. em 1923 foi de 0,1066 pesetas, que fica reduzida a 0,09204, se se tiver em conta o producto obtido pela aplicação das tarifas bases, deduzida a receita da sobretaxa de 15 %.

As receitas fóra do tráfego, foram de 32.487.164,71.

As despesas de exploração em 1923 atingiram a cifra de 217.255.548,67 pesetas, que apresenta um excesso de 5.258.299,10 sobre o exercício de 1922.

Do saldo da conta de «Ganhos e Perdas» que foi de 23.273.739,14, fixou a Assembleia geral a quantia 10.932.636,00 pesetas para a distribuição de 22 pesetas por acção, livres de impostos.

Da leitura deste interessante relatório chega-se à conclusão de que a situação da Companhia vai de ano para ano melhorando, com tendências para atingir a que anteriormente à confrangação europeia lhe



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

SECRETARIA GERAL DO MINISTÉRIO E DOS SERVIÇOS DE OBRAS PÚBLICAS

Repartição central

Convindo estudar detalhada e definitivamente a rectificação a fazer na linha ferrea do Cais do Sodré-Cascais, entre a estação do Cais do Sodré (agulha de saída) e Alcantara-Mar, por forma a garantir a execução de melhores ligações entre os diferentes cés de entrepostos do porto de Lisboa e entre este e a cidade, e bem assim a estudar o melhor aproveitamento dos terrenos desta parte da cidade, em harmonia com o parecer da comissão nomeada em 1918 para verificar os melhoramentos a introduzir nas comunicações entre Lisboa e Cascais, o qual, submetido em tempo competente à apreciação do Conselho Superior das Obras Públicas, mereceu a sua apreciação: manda o governo da República Portuguesa, pelo ministro do Comércio e Comunicações; encarregou desse estudo uma comissão composta pelos seguintes senhores:

Engenheiro António José Dantas, director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro, que serviu de presidente; Engenheiro António de Vasconcelos Correia, como representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses;

Vereador Raul Caldeira, como representante da Câmara Municipal de Lisboa;

Dr. Jacinto Simões, como representante da Administração Geral do Porto de Lisboa;

Engenheiro Manuel Belo, como representante da Sociedade Estoril, exploradora da linha Lisboa-Cascais;

Engenheiro António Branco Cabral, como representante da Administração Geral de Estradas e Turismo;

Engenheiro António Belo, relator da comissão de 1918, que servirá de secretário.

Ministério do Comércio e Comunicações, 5 de Junho de 1924.
— O Ministro do Comércio e Comunicações, Nuno Simões.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Diário do Governo n.º 127 — 1.ª série, de 7 de Junho de 1924

Decreto n.º 9779 sobre os Cam. de Ferro do Est. do

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para o estabelecimento dum nova estação ao quilometro n.º 212,195 da linha do Oeste, entre os apeadeiros de Fonte da Santo Aleixo, que se denominará estação de Fontela e se destina a facilitar e desenvolver o transporte dos produtos de diversas indústrias regionaes; manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada urgente a aprovação por utilidade pública dos terrenos necessários à implantação da referida estação, que nos termos da portaria n.º 2.282, de 16 de Maio de 1920, fica à desde logo pertencentes ao Estado, e seja aprovado o respectivo projecto sob as condições seguintes:

1.º Estabelecimento de uma marquise sobre a plataforma do edifício de passageiros, quando a sua concorrência a justifique;

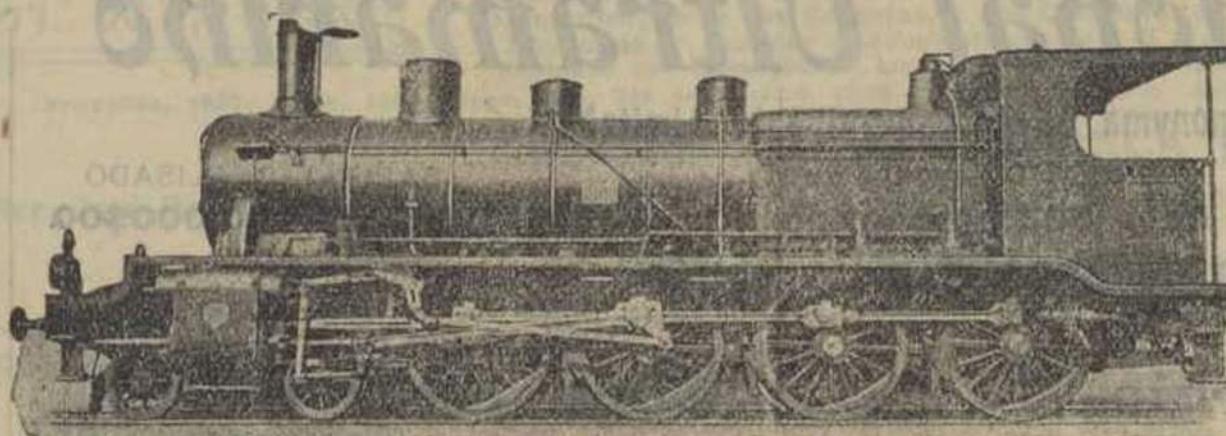
2.º Redução do cais descoberto e da linha do cais, ampliação dos pátios do edifícios de passageiros e do cais;

3.º Eliminação do dormitório e da casa de habitação para os agentes do serviço braçal até ulterior resolução.

Portaria do Governo da República, 4 de Maio de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações: Nuno Simões.

marcava um lugar primacial nas companhias da península, o que sem dúvida é devido à sabia administração que tem sabido vencer as inúmeras dificuldades com que, com todas as empresas ferroviárias, tem lutado e continuará a lutar por mais algum tempo ainda.

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; Bruxelas, 1910
Turim, 1911 e Gand, 1913.)

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Crayère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

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

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital: 2.600.000 frs.

(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE C^O LTD)

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

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

SIÈGE SOCIAL ET USINES:
19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE N.^o 1, à ESSONNES
ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN^T L-ESSONNES



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

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

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carroagens de luxo e ordinarias — Carroagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecorrente.
Fornecedores das grandes administrações e co...panhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os géneros. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carroagens automóveis. — Motores fixos, a essência e a petróleo. — Peças mecânicas em todos os géneros.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 2. 21^o

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SFDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACION

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue do Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

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

CONTINENTE Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—CHINA—Macau. TIMOR—Dili.



OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: José Barbosa

Representante em Lisboa: Carlos C'ornellas

Rua da Horta Seca, n.º 7—Telephone C. 27

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

estreia do sensacional drama em 6 actos

As Noites do astelo Rochester

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, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em liozina e tecidos bem como fato leiro
e manchado, e arranca-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpia pelo processo parisense 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 leem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, propriedades a creação e outras despesas. Para carga e passageiros trânsita-se com o

AGENTES EM LISBORA: JAMES RAWES & C. Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: TAI & CO — Rua dos Ingleses, 24, 1.^o

