

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 37.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luis, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 879

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, 1 de Agosto de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.
Telephones: Central-27

SUMMÁRIO

Legislação ferroviária por <i>J. Fernando de Sousa</i> .	Pag. 159
A situação da marinha mundial	161
A produção do carvão na Inglaterra	149
Da anarquia governativa á reacção das forças vivas, por <i>Augusto da Costa</i> .	162
Viagens e Transportes	163
Um bom exemplo	164
Comp.º dos Cam.ºs de Ferro da B. Alta (Relatº)	165

União Internacional de Caminhos de Ferro	166
A produção de locomotivas nos Estados Unidos	166
Relatório sobre principaes causas da alta de preços	167
Linhos portuguezas Convenção de Berne	168
A extracção do ouro na Russia	168
As linhas aéreas russas	168
A marinha mercante mundial	168
Assembleia Geral da Companhia Portugueza	168
Parte Official	169
A produção siderúrgica da França	169

Legislação ferroviária

Uma imagem do caos

por *J. FERNANDO DE SOUZA*

Torna-se de dia para dia mais imperfeita, confusa e difícil de aplicar a legislação de caminhos de ferro, na qual só ha bom o que veiu do passado. Mantem-se de pé como imponente monumento o decreto de 31 de Dezembro de 1864 e o regulamento de 1868 e pouco mais. A fraudulagem recente de leis e decretos é uma desolação.

Quem se não lembra do picaresco decreto de 1918, dos criadores nas estações, que teve um sucesso de gargalhada?

Veiu mais tarde a lei 952 de 5 de março de 1920 confiscar as receitas líquidas das companhias de caminhos de ferro, determinando que os saldos das sobretaxas revertam para o Estado. A *Gazeta* publicou em 16 de Maio a representação em que as companhias pediam a revogação desse iníquo preceito.

Em matéria de impostos a barafunda que se tem estabelecido vai alem de tudo quanto se possa imaginar.

Tinhamos o imposto de transito de 5 %, sobre o transporte, não abrangendo as taxas de despesas acessórias, conforme foi estatuido pela lei de 14 de julho de 1863, derivada do contrato de 14 de setembro de 1859 das linhas do Norte e Leste, no qual se fixo para essas linhas o limite de 5 %, aplicado mais tarde á de Cintra-Torres e á da Beira Alta.

Em 1882 foi criado um adicional de 5 %, sobre o qual recaiu outro de 6 % em 1890. Mas estes adicionais não podiam ser cobrados nas tres linhas acima

designadas. Assim se estabeleceu uma desigualdade injustificável nas tarifas, complicando-se as bases dos preços.

Em 1886 cria-se o imposto do selo sobre os bilhetes e guias. Mais tarde foi agravado, mantendo-se porém exiguis as taxas, mas a sua liquidação era trabalhosa pela necessidade de fazer a estatística de numeros de bilhetes e guias. Mais trabalhosa se tornou quando se introduziram variações de selo conforme os preços dos bilhetes.

Em 1911 cria-se o imposto de Assistencia. Outra liquidação a fazer.

O processo dos impostos com documentação em duplicado e triplicado e guias diversas para entregas em varios cofres tornou-se um trabalho arduo e dispendioso para as companhias, assim oneradas por uma função gratuita d'exactores da fazenda publica.

Como se isto não bastasse, vem o decreto n.º 5.524 de 8 de maio de 1919 crear no art. 90.º um emolumento de 5 % sobre varios impostos a favor do pessoal do Ministerio das Finanças.

Entre esses impostos figurava o de transito e o de selo das seguintes especies:

selo por avença

" de arrendamentos e consignações

" " conhecimentos de cobrança

" " licenças

" " verba

A nenhuma dessas especies pertence o selo sobre

bilhetes e guias de caminhos de ferro. Não era pois devido o emolumento, o que não impediu a exigencia da sua cobrança.

O decreto 7.027 A de 15 de outubro de 1920 elevou no art. 28.^º o emolumento a 6 %. Veiu ultimamente o art. 67.^º da lei n.^º 1368 de 21 de setembro de 1922 reduzi-lo a 1 %.

E' de notar que nova desigualdade se estabeleceu, pois nas linhas em que o limite maximo do imposto de transito era de 5 %, não podia este ser agravado com o emolumento, como o não foi com os adicionaes de 1882 e 1890, mas recaiu o emolumento sobre o selo, apesar de este não ser devido.

Ultimamente veiu o decreto n.^º 9556 de 31 de março ultimo aprovar nova tabela geral do imposto de selo em harmonia com a lei n.^º 1552 de 1 do mesmo mez, na qual se agravou brutalmente o selo, elevando-o para os bilhetes de preço superior a \$40 e para as guias de bagagens e mercadorias.

Pois já temos agora nova lei publicada ha dias, a lei n.^º 1633 de 17 de julho ultimo, substituindo as taxas fixas de selo por uma percentagem de 5 % sobre o preço das passagens e d'equal percentagem sobre o custo do transporte de mercadorias ou bagagens por via fluvial ou terrestre.

Vê-se que formidavel agravamento é o do selo para os grandes percursos ou para as remessas avultadas.

Em compensação ficam muitissimo aliviados os pequenos percursos, que ainda ha mezes tinham sido absurdamente onerados, havendo casos em que o selo excedia o custo de transporte.

Preceitua-se que o aumento de receita proveniente do agravamento do imposto constitua receitas do Estado e não reverta para o fundo especial de caminhos de ferro. Como se determina esse aumento? Será preciso fazer duas liquidações, uma à antiga, outra à moderna para achar a diferença? E quem a faz? As companhias não, que não lhes pode ser exigido mais que a liquidação do imposto.

E a entrega? Hoje o imposto é depositado na Caixa Geral no fundo especial. Depois haverá duas entregas em cofres diferentes com guias diferentes.

Até aqui havia a complicação da estatística do numero de bilhetes por preços e de guias.

Agora será preciso determinar o que é custo de transporte, excluindo despezas acessorias. Há ainda que deduzir previamente o imposto de transito incluido nas bases das tarifas, para que o selo não recaia sobre o imposto.

Por aqui se pode avaliar a complicação à qual se junta ainda o administrativo do selo de Assistencia.

Como se isto não bastasse, está pendente o projecto de lei sobre estradas creando um imposto de 3, 2,5 e 2 %, sobre o preço das passagens em 1.^ª, 2.^ª e 3.^ª classes e 2 %, sobre o preço de transporte indicado na carta de porte. Não se justifica de modo algum o enxerto de um imposto sobre caminhos de ferro numa providencia aurea de estradas, embora a receita seja destinada a estradas de acesso e obras d'estações.

Que chinezice e que absurda complicação! Ficam

tres selos sobre transportes de caminhos de ferro, e dotações especiaes em vez de englobar os varios impostos sob uma só rubrica e de os atribuir a um fundo de caminhos de ferro!

E como se isto não bastasse, temos agora outra barafunda estupenda.

Pediram as empresas a elevação das sobretaxas até 1.000 %.

Alegavam a necessidade de aumento de subvenções ao pessoal e o crescente custo de materiaes, especialmente do carvão.

Sae o decreto n.^º 9551 de 28 de março ultimo, entre cujos considerandos figura o seguinte:

Considerando que a terminação da isenção do imposto de transacção até agora concedido ás empresas ferroviárias por força do art. 3.^º da lei n.^º 1368 ficou pendente da permissão de se incluir nas tarifas a sua importancia;

A lei estatue, com efeito, o seguinte acerca do imposto de transacção que creou:

Art. 3.^º — São isentos d'este imposto:

Art. 4.^º — Os actos cuja remuneração estiver estabelecida em tarifas fixadas ou aprovadas pelo Governo ou co pos administrativos, enquanto não for permitido acrescentar a essa remuneração o custo do imposto.

E' bem claro este preceito: o imposto para ser pago, tem que ser *acrescentado* à remuneração.

E enquanto esse acrescentamento não fôr permitido, permanece a isenção.

Logo é o publico, e não as empresas, quem paga o imposto de transacção, como sucede com todos os outros impostos: transito, selo, emolumentos, assistencia que todas são acrescentadas ao preço de transporte.

A isenção não foi pois concedida pela lei ás empresas, e se o foi, teve em vista não as onerar com imposto, pondo por clausula de terminação da isenção o acrescentamento do imposto à remuneração.

O decreto declara terminada a isenção. Logo, implicitamente permite esse acrescentamento.

Não podem portanto as empresas pagar o imposto, deduzindo-o da receita das sobretaxas, que faz parte integrante da remuneração do serviço prestado, independente do imposto. Devem pois recusar-se ao pagamento a não ser que o cobrem do publico.

Alem de ilegal, essa exigencia seria injustificada por vir cercear os recursos de que tanto carecem os caminhos de ferro para satisfazerem cabalmente á sua missão.

Mas se fosse só isso! Veio o decreto n.^º 9.787 de 11 de junho ultimo lançar sobre as empresas um verdadeiro imposto de assistencia aos tuberculosos ferroviarios, de 1 % das suas receitas, sem lei que o autorise. E se não é imposto, é uma infracção do decreto de 1864 e uma ingerencia na livre administração das companhias, um acto de socialismo do Estado, que preciso repelir. E' de notar que a esse decreto falta referenda do Ministro das finanças sem o qual não é valido em matéria de impostos.

No numero anterior criticamos esse decreto, que

agora recordámos apenas para mostrar até onde vai a barafunda em matéria de impostos sobre caminhos de ferro.

Temos assim: imposto de transito de 1863; adicional de 1882; idem de 1890; selo, agravado para 5 % do custo de transportes; assistencia de 1911; emolumentos de 1922; imposto de transacção; imposto de assistencia a tuberculosos e ainda na forja novo selo para estradas!

E no modo de liquidar e na diversidade de matéria a que se aplicam, a trapalhada é de tal ordem que ninguem se entende!

E ainda ha um projecto pouco claro na redacção, que cria o imposto ferroviario de 6 % sobre todas as receitas do tráfego, englobando o selo e a assistencia e os emolumentos a entregar juntamente com o imposto de transito e adicionaes.

De facto cobrar-se-iam 10 % das receitas do tráfego sem distincção e da receita total sahirião impostos de transito, selo, assistencia, emolumentos, assistencia especial aos ferroviarios e despesas da fiscalisação.

Agora que o selo foi agravado e se pretende cobrar o imposto de transacção, essa percentagem de 10 % é já insuficiente e o projecto relatado pelas comissões teria de ser remodelado.

Em o votar havia a grande vantagem de acabar com a insuportavel complicação da liquidação e pagamento de multiplos impostos.

O cahos actual é um authentica vergonha.

E o resto da legislação?!

Vimos conceder um caminho de ferro do Carregado ou Vila Franca a Peniche, de via larga ou via estreita, em leito proprio ou sobre estrada, sem inquérito, sem classificação, sem respeito de contratos.

Vimos declarar caduca a concessão do Alto Minho sem o estar, e conceder pela lei n.º 1.632 de 16 de julho ultimo varias linhas do Minho a um cidadão qualquer, sem concurso, sem deposito, sem estudos, com as vantagens da lei de 1899 e mais a garantia de juro de 7 % sobre o capital por kilometro de escudos 12.000\$00 ouro.

Não ha estudo, podendo o comissionario alongar o traçado para o baratear consultando o capital garantido. Não ha limites de raios de curvas, nem de inclinação de rampas.

Chama-se a isto legislar á vara larga do caciquismo. E' um verdadeiro escandalo tal concessão.

E se fosse só isso!

São suspensos uns, demitidos outros, membros do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Publica-se um decreto suprimindo-o e reformando a organisação vigente, cujos defeitos e irregularidades resaltavam dos considerandos do decreto.

Pois não só tres membros d'esse Conselho ficam adidos fazendo parte de um Conselho Consultivo, mas vem o incrivel decreto n.º 9.846 de 21 de junho ultimo estatuir que o Ministro poderá (sic) determinar que sejam superiormente inspeccionados os serviços d'estudos e construção, contabilidade, thesouraria,

fiscalisação das Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.

E' assim instituida uma inspecção facultativa de quasi todos os serviços das Direcções, sujeita directamente ao Ministro e superior portanto á Administração Geral, de que é independente.

E a quem o pode o Ministro confia-la?

Aos tres antigos vogaes que estão sob o peso de uma suspensão e dois dos quaes teem gravissimas responsabilidades no descalabro administrativo dos caminhos de ferro.

Um é condutor de obras, ex-chefe de secção de via e obras, o outro empregado administrativo, chefe de secção de repartição, com o curso do comercio!

Depois disto, diremos, como os franceses, *il faut tirer l'échelle*...

E assim se legisla sobre caminhos de ferro!

A situação da marinha mundial

Pelo quadro abaixo, do total da tonelagem dos navios de ferro e aço de, pelo menos, 100 toneladas, antes da guerra, e em Junho ultimo, verifica-se que o aumento da marinha ingleza foi apenas de 10%, ao passo que o dos Estados Unidos atingiu 57 %.

	Junho 1913	1914	Diferenças 1923
G. Bretanha e Irlanda	19.077	18.877	+ 200
Estados Unidos	12.416	1.837	+ 10.579
Japão	3.402	1.642	+ 1.760
França	2.265	1.918	+ 1.347
Italia	2.788	1.428	+ 1.360
Holanda	2.606	1.471	+ 1.135
Alemanha	2.496	5.098	- 2.602
Noruega	2.999	1.923	+ 376
Dominios Britanicos	2.219	1.407	+ 812
Espanha	1.169	883	+ 286
Suecia	1.092	992	+ 100
Dinamarca	290	768	+ 152
Grecia	743	820	+ 77
Belgica	600	341	+ 259
Austria	—	11.052	- 1.052
Outros paizes	2.847	2.057	+ 790

Merecem registro especial, o aumento do uso do petroleo, o declinio da vela e a decadencia do carvão. Destas unidades são propulsionadas a vela 4,34 %, a petroleo 27 % e a carvão cerca de 68 %.

A produção de carvão na Inglaterra

As cifras recentemente publicadas na Inglaterra provam que a produção carbonifera das minas britânicas quasi atingiu, em 1923, a de antes da guerra.

Eis os algarismos da produção, desde o armistício (em toneladas longas, isto é, em toneladas um pouco superiores ás metricas):

1913	287.430.000
1919	229.780.000
1920	229.295.000
1921	164.354.000
1922	251.850.000
1923	278.501.000

Da anarquia governativa á reacção das "forças vivas,"

POR AUGUSTO DA COSTA

A bola de neve a que me referi no ultimo artigo não pára na sua corrida vertiginosa pelo flanco da montanha... Não para, não pode parar, por esta razão capital: longe de se opôr uma resistencia à *boule de neige*, aumenta-se a sua velocidade por uma maior inclinação dada ao pendurado natural da montanha. Traduzida em palavras mais claras, a minha imagem significa que as causas da nossa miseria presente não são estancadas e remediadas na sua origem, e que, pelo contrario, os defeitos dos homens continuam agravando até ao maximo essas causas já naturalmente perniciosas. Reverter á causa primaria dos nossos males, estuda-la profundamente e dar-lhe um remedio definitivo, presupõe uma serenidade de espirito incompativel com a anarquia em que vivemos, uma competencia fora, muito fora da competencia — que é incompetencia, afinal — dos nossos governantes, e uma visão exacta das necessidades do país, incompativel com homens que não chegam ao poder em virtude de meritos proprios para a missão espinhosissima de nos governarem, mas apenas na sua qualidade de membros dos varios partidos do regimen, a quem o governo é entregue por mercê exclusiva da lotaria parlamentar.

Nestas condições, portanto, o mal não pode remediar-se. Se não eliminar-mos as causas, não poderemos fazer cessar os efeitos. Mas não o entendem assim as camariolas politicas: supõem que bastarão dois discursos e três decretos, para que o país, imediatamente e automaticamente, entre no caminho da regeneração. Um exemplo flagrante: a desvalorização da nossa moeda tem a sua causa primaria na anarquia financeira dos varios governos, de ha uns anos para cá; como procuram os governos remediar o mal? Emedendo os seus erros? Arripiando caminho? Não. Para remediar o mal, os governos aplicam toda a ferocidade de que são capazes ao que eles chamam a *especulação cambial*, que, longe de ser uma causa, é antes um efeito da nossa ruína financeira... Legislam sobre os efeitos, e desprezam as causas. E assim, publicam decretos sobre matéria de comercio bancario, que, alem de profundamente vaxatorios para o comercio, ainda são absolutamente inexecutáveis. Não contentes com as complacencias do Banco de Portugal em face de todas as exigencias governativas, combatem-no à *outrance*, acusando-o de monarquico, e procuram duas soluções para o problema, qual delas a pior: ou meterem na direcção do Banco tantos correligionarios quantos sejam precisos para que o Banco se transforme num servo dulcissimo do governo, ou criarem propriamente um Banco da Republica, que será, naturalmente, o banco oficial e emissor, e que á disposição do Estado se encontrará sempre para a estampagem ilimitada de notas, — de todas as notas precisas para ocorrer ás despezas criminosas dum Estado congenitamente esbanjador. Seria a baúcarrota total, se uma obra dessas pudesse realizar-se. Com ministros das finanças como Alvaro de Castro, — pupilo, na matéria, génio financeiro de Alberto Xavier, — e como Daniel Rodrigues, — pupilo, por sua vez, dum outro génio que é tambem um vácuo mental, Velhinho Correia, — tudo quanto se faça para nos arrancar

do lamaçal onde nos atolámos até ao pescoço ha-de ser sempre inutil, se não fôr ainda contraproducente.

Ora, que a situação vai de mal em pior, todos o vêem. Que o mal é fundamentalmente politico, tambem todos o veem, a não ser os tolos de nascença — e não são todos — e os que são tolos simplesmente por terem a inteligencia deformada pela mentalidade comum ao partido onde militam. Reconheceram no já as Juntas de Freguezia; e esse reconhecimento é tanto mais valioso e mais significativo, quanto é certo que as Juntas são organismos estrictamente politicos, organismos partidarios absolutamente identificados com o regimen. Anda afixada pelas esquinas a moção de protesto, que as Juntas de Freguezia de Lisboa aprovaram, contra os desatinos dum Parlamento inepto: não é justissima, essa moção? Porque não ha-de ser da mesma forma justo o mesmo reconhecimento, juntas as mesmas conclusões, partindo dos varios organismos economicos do país? Um comerciante que é correligionario e colaborador do *Mundo* foi para o seu jornal acusar a *Associação Comercial* de querer lançar os organismos seus congêneres num movimento revolucionario contra a republica. E' uma perfeita mistificação mascarando uma perfeita verdade: os organismos economicos do país sentiram, apenas, — e já não o sentiram muito cedo, vamos com Deus... — que era chegado o momento de protestarem energicamente contra tantos desmandos e desatinos governativos — e protestaram. Mais nada. Não estão no seu direito? Dentro dum criterio estrictamente partidario, e a tal ponto partidario que se sobrepõe ao seu criterio e aos seus interesses profissionais, o colaborador do *Mundo* entende que não. As Juntas de Freguezia podem protestar com violencia, que a sua fidelidade ás instituições não é posta em duvida. A *Associação Comercial*, se levantar identico protesto, para salvaguarda dos seus legítimos interesses economicos e profissionais, é imediatamente votada ás feias, apontada como inimigo das instituições. Seria profundamente ridiculo, se, afinal, este procedimento não fôsse coerent com as ideias defendidas pelas pessoas que assim procedem...

Com efeito, a Democracia não reconhece a existencia de apupamentos ou agregados sociais: reconhece apenas individuos dispersos. Reconhece interesses politicos, e não interesses economicos, religiosos, sociaes, etc.

Ora, os interesses politicos são expressos pelo voto individual: lá estão os partidos para os representar. Quanto a todos os outros interesses, são inexistentes. Ou, se existem, não vivem separadamente dos interesses politicos: estão neles englobados. Assim, o comerciante X, quando deu o seu voto de cidadão ao partido Z, exprimiu simultaneamente todas as suas ideias politicas, economicas e sociaes — que são aquelas que defende o partido em que votou — e com elas tem, no futuro, de conformar-se. A Democracia não lhe reconhece o direito de votar uma vez como cidadão, e

outra como comerciante. A Democracia reconhece indivíduos, apenas; como doutrina absolutamente inorgânica, desconhece ou repudia tudo quanto não seja o indivíduo votante, tudo quanto se assemelhe a um organismo social com vida própria e autónoma, representando interesses que estão acima dos interesses dos indivíduos que a compõem. Eis a razão lógica por que os partidos tanto se assustaram com o protesto da Associação Comercial, que está sendo secundado por todos os organismos congêneres do país, não lhe reconhecendo o direito de reagir, na defesa dos seus interesses profissionais — que neste caso se identificam com os do país — contra os desmandos dos governantes.

A situação do país é péssima. A crise nacional é gravíssima. A praça não tem dinheiro, o crédito é coisa inexistente. As relações comerciais com as colónias estão suspensas. Lá, como aqui, a situação antemosta-se-nos tenebrosa. As despezas do Estado crescem todos os dias, porque a sua administração é péssima. Não ha tratados de comércio que permitam a nossa expansão económica e industrial para o exterior. E como recurso único, como único meio de salvação para um país tão atribulado, como remédio único para se debelar um mal tão profundo, os governos só tem este expediente: aumentar as receitas, agravando os impostos, tributando tudo quanto lhe apetece, sobrecarregando com encargos pesadíssimos tudo quanto possa representar uma nova fonte de trabalho e de riqueza, sem se importar com as consequências. Os interessados protestam? Quem trabalha e produz não está já disposto a crear riqueza para alimentar as legiões famintas que só vivem do Orçamento? As forças económicas do país não estão dispostas a deixar passar sem protesto este agravamento sistemático da nossa situação? Pois bem! Os políticos reparam imediatamente. As forças económicas não têm o direito de protestar contra o mau governo do país. As forças económicas não têm o direito de fazer-se ouvir: devem limitar-se a trabalhar, a trabalhar — e a pagar. Eis tudo.

E no entanto, como por mais duma vez já tive ocasião de escrever:

"A insuficiencia do Parlamento para representar e defender dignamente os interesses económicos da Nação, é manifesta: só a poderão negar as pessoas de má-fé, ou os tolos, ao lado, acima ou abaixo do actual Parlamento político, mas enfim, em face do *Estado*, é preciso que se levante uma representação exacta e orgânica das forças económicas da Nação.

"Um país não tem apenas interesses políticos: tem interesses d'ordem moral, d'ordem intelectual, d'ordem económica, tem interesses *sociais*, numa palavra, — interesses que os partidos e o Parlamento não conseguem realmente representar. A Política, isto é, ao governo da cidade, compete, precisamente, federar, coordenar e dirigir todos os interesses da Nação. Querer que um Parlamento político, exclusivamente constituído por representantes dos partidos políticos, e só como tal valendo os seus componentes individuais, seja capaz de representar e de se identificar com os interesses económicos da Nação, que ele totalmente desconhece, é querer fazer passar o absurdo por um raciocínio lógico. O Parlamento actual, não contente já com ter realizado o milagre de ser ele a incarnação da soberania popular e ao mesmo tempo o representante dessa soberania diante de si próprio, pretende ainda avocar a si a representação de interesses que não são d'ordem política, mas sim d'ordem social,



VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas — Novos multiplicadores

Para completa elucidação dos nossos leitores, dos multiplicadores que vigoram actualmente nas diversas linhas portuguesas, a seguir os indicamos:

Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses, da Beira Alta, do Vale do Vouga, Nacional de Cam. de Ferro e Sociedade "Estoril"

Passageiros de 1.ª classe.....	Multiplicador 11
" " 2.ª "	" 10,5
" " 3.ª "	" 10
Sobretaxa de velocidade	" 7
Restantes tarifas, seus aditamentos e avisos ao público exceptuadas as restrições abaixo indicadas	" 11

N. B. — A sobretaxa de velocidade só existe actualmente na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e na Nacional de Caminhos de Ferro.

Restrições

Transporte, manutenção e camionagem de:

Em G. V. Azeite; bacalhau; batata; castanha, fruta e hortaliça verde; legumes (verdes ou secos); leite; peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo e rasas vasias.

Em P. V. Açucar; arroz; azeite; bacalhau; batata; briquetes de carvão mineral nacional; carqueja; carvão mineral nacional; carvão vegetal; centeio; farinhas de centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria; faxina; milho; motano e toros de pinho para exploração de minas nacionaes.

N. B. — Quando as mercadorias acima indicadas se destinarem a exportação aplica-se o multiplicador 11.

para a representação dos quais só os entendidos nas diversas matérias lógicamente devem ser chamados. O padre José Agostinho de Macêdo dizia no *Desengano*, e com razão, que sendo o povo *tudo* soberano, não havia sobre quem se podesse exercer a soberania... O mesmo acontece aqui: o Parlamento não pode ser ao mesmo tempo a incarnação do Poder político e o representante de todos os interesses económicos e sociais diante desse mesmo poder.

"É preciso, pois, para bem da Nação, separar poderes. Seja qual for a constituição do Estado, desloque-se ou não o poder político — esse problema não nos preocupa aqui — o necessário, o lógico e também o urgente é que o Estado tenha diante de si uma representação legítima dos interesses nacionais, expressa pelos representantes directos de todas as actividades económicas do país, por todos os representantes da Produção nacional, por todas as *forças vivas*, enfim, mas sob condição de nessas forças vivas figurarem as mais vivas de todas, que são as do Trabalho."

Multiplicador 6

Caminhos de Ferro do Estado

(Administrações do S. e Sueste e M. e Douro)

Passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes. Multiplicador 11
Restantes tarifas, seus aditamentos e avisos ao público, exceptuadas as **restrições**..... 11

Restrições (vidé as indicadas para as outras Empresas)..... 6

Companhias do Caminho de Ferro de Guimarães e Porto à Povoa e Famalicão

Passageiros de 1.^a classe..... Multiplicador 11
" 3.^a " " 10

Restantes tarifas, seus aditamentos e avisos ao público, exceptuadas as **restrições**..... 11

Restrições (vidé as indicadas para as outras Empresas)..... 6

Combóios directos entre Lisboa-Rocio e Caldas da Rainha

No proximo dia 15 deve começar o serviço de combóios directos entre Lisboa-Rocio e Caldas da Rainha, partindo do Rocio às 18-25 e das Caldas às 8-5.

Sud-Express

A partir de hoje e até 30 do proximo mez de Setembro, o combóio "Sud-Express" terá 30 segundos de paragem nas estações de Espinho e Granja, para serviço de passageiros sem bagagem registada.

Combóios entre Caldas e S. Martinho

Começam hoje a circular os combóios do serviço de banhos entre Caldas e S. Martinho, partindo de Caldas às 8-35 e de S. Martinho às 10-30.

Este serviço prolonga-se até 30 de Setembro proximo.

Despachos centraes na cidade do Porto

Tendo sido definitivamente encerrado o Despacho Central denominado **Porto-Flores**, sito na Travessa das Flores, n.^o 7-1., todo o serviço que ali era desempenhado, deve ser requisitado ao Despacho Central **Porto-Carmo**, sito na Rua das Oliveiras, n.^os 4 a 6.

O Despacho **Porto-Central**, antigamente instalado na Rua Adriano Machado, n.^os 15 a 21, foi transferido para a Rua Alexandre Braga n.^o 112 continuando com a mesma designação e desempenhando o mesmo serviço sem alteração alguma.

Sobretaxa de velocidade na linha de Vizeu

A partir de 19 do mez findo, passou a ser cobrada, para a utilização dos logares de 1.^a classe nos combóios Directos do serviço entre Santa Comba e Vizeu, (n.^os 9 e 10 do horario em vigor), a sobretaxa de velocidade de \$40, alem do custo da respectiva passagem. Nesta sobretaxa incide o multiplicador 7.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Acaba de sahir a 5.^a edição do *Manual do Viajante em Portugal* do nosso falecido director L. de Mendonça e Costa.

Esta edição está completamente actualizada por Carlos d'Ornellas, tendo mais de 200 paginas de texto e perto de 30 mapas diversos.

Pedidos a esta redacção.

UM BOM MODELO

A Companhia do *Pennsylvania Railway* tem estabelecido certas facilidades aos seus empregados por meio de uma Associação de Previdencia e empréstimos, e como resultado de tais facilidades, tornaram-se acionistas da Companhia 3.901 empregados.

O numero de acções distribuidas entre o pessoal eleva-se já à importante cifra de 19.666 de 50 dolars cada uma, cujo rendimento representa um complemento de certa importancia aos ordenados e gratificações que percebem.

Essas acções acham-se assim distribuidas: 1423 agentes a duas acções; 992, uma; 549, cinco, e 350, dez cada um. Mais de 500 agentes tem aumentado os seus direitos de pensão pelos meios e facilidades que lhes concede esta instituição que tem tambem uma Caixa de Socorros de que fazem parte 13.978 depositantes, com um capital efectivo de mais de quatro milhões de dolars.

Cerca de 70 socios já adquiriram casas proprias para sua moradia, cujo valor a Associação garante. Os empréstimos feitos pela mesma ou por ela garantidos elevaram-se em fins de Junho à bonita quantia de 275.435 dolars.

Ahi está um belo exemplo que podia muito bem ser imitado, guardadas as devidas proporções, pelas empresas ferroviárias portuguesas e seus agentes.

Não valeria a pena estudar as bases para uma organização desta natureza entre nós.

Dada a afinidade de interesses que passaria a existir entre as empresas e o seu pessoal, deveria certamente, estabelecer-se uma harmonia entre as duas partes, do que ambas muito teriam a lucrar.

No nosso paiz ha muito a pecha de se suporem antagónicos os interesses dos patrões e os dos assalariados. Esse antagonismo que não devia ter razão alguma de existir, desaparecerá no dia em que uns e outros tenham a nitida compreensão dos seus deveres no que respeita ao mutuo auxilio que se devem prestar.

Nos Estados Unidos, onde sem duvida, o homem não é menos egoísta do que em Portugal, mas onde o senso práctico muito apurado chega a confundir-se com o sentimento de humanitarismo, procura-se por todas as formas associar intimamente os interesses dos que dispõem do capital dinheiro aos dos que apenas dispõem do capital trabalho; daí o colossal desenvolvimento de todos os ramos de industria, que muitos de cá, por ignorancia, atribuem apenas à influencia do poder do dinheiro e das aptidões especiais dos que o não tem, para o trabalho. Não vêem porém, que em parte alguma do mundo como naquele grande país de liberdade que é os Estados Unidos, os que vivem do trabalho alcançam situações desafogadas, que lhes proporcionam um bem estar e um desejo de viver, bem diferente do que se nota entre nós, e mesmo em outros paizes da Europa.

Se em vez de estarmos a transplantar para cá os *jazz-bands*, os *cak-walks* e outras ratices asselvajadas que tendem a obliterar o nosso sentimento artístico, importassemos da America o que ela tem de belo na sua organização social, como são as maternidades — as melhores de todo o mundo —, as instituições de previdencia e de socorro, etc., bem mais contribuiríamos para o nosso bem estar.

O que temos sobre assistencia, previdencia, socorro mutuo, etc., é ainda rudimentar comparado com o que ha nos Estados Unidos.

Porque não havemos de toma-lo para modelo?

Andrade Gomes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 878)

No ano de 1923 foram adquiridas 48 obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, e 50 da 2.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de ferro; 50 obrigações de 4 1/2 0/0, ouro, do Banco Nacional Ultramarino; 200 obrigações nominativas e 200 de coupon da Companhia das Aguas de Lisboa; 300 obrigações 6 0/0 serie --A-- da Companhia Geral de Credito Predial Portuguez; 600 obrigações 6 0/0 da Companhia Industrial de Portugal e Colonias e 150 obrigações 6 1/2 0/0, ouro, do Emprestimo ao Governo Portuguez, em 1923; tendo sido sorteadas 5 obrigações 6 0/0 do Banco Nacional Ultramarino.

Balanço em 31 de Dezembro de 1923

Fazendo-se o confronto das verbas do Balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1923 com o de igual

data do ano precedente, notam-se algumas diferenças que, embora pouco importantes, carecem de ser explicadas para se tornarem mais comprehensiveis.

Activo

Dominio proprio — A esta conta foi levada a despesa feita em 1923 com a conclusão do edificio onde está presentemente instalado o Hotel, em Vilar Formozo.

Abastecimentos — O valor das existencias é sensivelmente superior ao de 31 de Dezembro de 1922, em virtude da alta dos preços resultante do agravamento cambial.

As varias mercadorias, materiaes, etc., existentes

Classificação	1923	1922	Diferenças
Armazens Geraes	1.407.835\$08,2	977.197\$86,5	- 430.637\$21,7
Oficinas.....	1.283\$82,9	1.521\$4,2	- 237\$31,3
Parque de combustiveis.....	431.228\$17,2	506.531\$62	75.293\$44,8
Parque da Via.....	269.291\$49,5	202.682\$53,5	66.608\$96
Parque Auxiliar.....	90.852\$52	18.093\$57,2	72.758\$94,8
Total	2.200.491\$09,8	1.706.026\$73,4	494.464\$36,4

Passivo

<i>Reserva convencional</i> . — O saldo d'esta conta em 31 de Dezembro de 1922 era de Francos 515.152,55 Nos termos dos Estatutos e do Convenio esta conta foi reforçada, em 1923, com os juros das 3.249 obrigações 3 1/2 %, 1.º grau em carteira e das disponibilidades em especie na importancia total de..... Francos	75.070,25
Saldo em 31 de Dezembro de 1923 "	590.222,80

Liquidacao final do Exercicio de 1923

O saldo com destino ao serviço das obrigações do 2.º grau no Exercicio de 1922 foi de Escudos..

A deduzir:

Custo de 840 obrigações de 2.º grau amortizadas Escudos

45.180\$15.

Pagamento de impostos em França e diferenças de cambio Escudos.

35.870\$97 81.051\$12

Endereçando ao Conselho Fiscal os nossos mais afectuosos agradecimentos pela muito util e prestante colaboração que nos dispensou durante o ano findo, deixamos aqui tambem bem consignados os justos louvores — que por todos os titulos são merecidos — aos Ex.ºs Srs. Inspector Geral, Engenheiro Adjunto á Administração, Engenheiro Director da Exploração interino Ex.º Sr. Flavio Paes, e aos Chefes de Serviço pelo muito zelo, dedicação e competencia que patentearam no exercicio das suas elevadas funções.

Expressamos igualmente o nosso muito reconhecimento aos demais funcionários e agentes que, no rigoroso cumprimento dos seus deveres, teem incessantemente contribuido, com o seu modesto, leal e premioso esforço, para o engrandecimento do bom nome e do credito da Companhia.

No ano findo sofremos o grande desgosto de perder mais um dos nossos queridos e respeitaveis colegas. o Ex.º Sr. Octave Keller, Presidente do Comité de Paris.

(Continua)

União Internacional dos Caminhos de Ferro

Comissão do «Trafego de Mercadorias»

De entre as comissões da U. I. C., a que fizemos já referencia, que reuniram em Florença, nos passados meses de Abril e Maio, falta-nos ainda dar aos nossos leitores o relato dos assumptos tratados em duas delas — a Comissão do Trafego de mercadorias e a comissão das «Questões Técnicas».

E' da primeira que nos vamos ocupar, deixando a segunda por falta de alguns elementos, para o proximo numero.

As sessões das comissões do «Trafego de mercadorias» fiveram lugar, em Florença como já dissemos, nos dias 28 e 29 de Abril e 1 de Maio e a elas assistiram delegados da Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Gran-Bretanha, Hungria, Italia, Lithuania, Países-Baixos, Romania, Suissa, Tcheco-Slovaquia, tendo faltado os delegados da Estonia e da Republica dos Soviets.

Presidiu o delegado dos Caminhos de Ferro Suíços, presidente da comissão, e depois da abertura da sessão e de ter sido feita a leitura do expediente foi posta á discussão a 1.ª questão da ordem do dia: — «Etiquetagem obrigatoria dos volumes em tráfego internacional — Casos especiaes — volumes frageis».

Este mesmo assumpto tinha já sido apreciado na ultima reunião desta mesma comissão (Berne 13/6/923) e alguns dos seus pontos tinham sido já regulados em definitivo. Tendo porém, sido levantadas dificuldades sobre a «Adopção de modelos uniformes de etiquetas» foi nessa data nomeada uma sub-comissão, sob a presidencia do delegado dos Países-Baixos, que reuniu em Londres no dia 9 de Outubro do ano passado, e foi dos resultados obtidos pelo trabalho dela que a comissão agora se pronunciou, aprovando os pontos de vista por ela proposta, mas nomeando uma nova sub-comissão para elaborar em definitivo quais os signaes a adoptar nas diferentes etiquetas e qual a maneira da sua fixação, sub-comissão que reuniu imediatamente e apresentou os seus trabalhos, que fazem parte das proposições que a comissão apresentará ao limite de gerencia.

São as seguintes, de uma maneira geral, as propostas adoptadas:

Será adoptada cor vermelha sobre fundo branco para a impressão das etiquetas a todas as mercadorias para as quais seja necessário chamar a atenção em virtude dos cuidados especiaes de que carece a sua manobra e a dos vagões que as transportam. Para as

mercadorias suscetiveis de facil quebra e animais vivos será adoptada a cor azul sobre fundo branco.

As etiquetas terão a forma triangular para as matérias inflamaveis e a quadrangular para as demais.

Passando a apreciar a 2.ª questão «Determinadas condições das embalagens a exigir, quer em geral, quer para certas mercadorias que constituam um tráfego internacional muito importante e para as quais sejam necessarias precauções especiaes (liquidos etc...)», a comissão resolve adiar para a proxima reunião o estudo do assumpto, nomeando uma sub-comissão composta pela Hungria (presidencia), Alemanha, Bélgica, França, Gran-Bretanha, Italia e Romania, para estudar o assumpto com maior detalhe tendo em vista as disposições da Convenção de Berne sobre este mesmo assumpto.

A 4.ª questão. «Elaboração de uma nomenclatura de mercadorias redigida em francês, com tradução na língua de cada um dos países interessados, para servir de base ao estabelecimento de tarifas internacionaes» foi apreciados antes da 3.ª e, sobre ela a comissão resolveu:

- 1.º — continuar o estudo da elaboração de uma nomenclatura uniforme de mercadorias;
- 2.º — constituir uma sub-comissão encarregando-a de estudar qual o melhor metodo a seguir para realizar esta unificação;
- 3.º — adiar todas as outras decisões até que a comissão esteja apta, pelos elementos recebidos da sub-comissão, a tomar resoluções.

Finalmente foi apreciada a 3.ª questão. «Utilização em transporte internacional de vagões providos de dispositivos ou mecanismos especiaes, para realizarem, em transito, determinadas operações, destinadas á conservação da mercadoria tendo em consideração a sua taxa, especialmente no que diz respeito ao peso morto transportado».

O relator desta questão, o delegado do alemão de ferro do Norte Francês explicou á assembleia alguns pontos do seu relatório sobre o assumpto, sendo depois de larga discussão, aprovadas, com algumas alterações, as proposições do relatório apresentado.

A assembleia ocupou-se antes de fechar os trabalhos da fixação do local onde devia ser realizada a proxima reunião, tendo sido dado plenos poderes ao Secretario Geral da U. I. C. de o marcar de acordo com o presidente.

A produção de locomotivas nos Estados Unidos

A quantidade de locomotivas encomendadas aos Estados Unidos no ano de 1923 pelos diferentes Caminhos de Ferro do velho e novo continentes, eleva-se a 2.142.

Em 1922 ainda foi maior esse numero, pois atingiu 2.779.

Entre as varias maquinas fornecidas distinguem-se como mais notáveis as 75 do tipo 2-10-2, pedidas pelos Caminhos de Ferro Baltimore & Ohio. Cada uma

destas máquinas desenvolve uma força de tracção de 40.698 quilogramas e tem um tender enorme, cilindrico, montado sobre dois carretos de seis rodas cada um; cabem n'ele 71.200 litros de agua e 23 toneladas de carvão. Só o tender com as provisões completas pesa cerca de 131 toneladas.

Outra particularidade notável destas máquinas é o grande diâmetro das dez rodas motrizes: 1.º, 32.

A sua construção corresponde ao propósito de reunir grande potencia com a maior velocidade possivel, a fim de obter um serviço eficiente, não só em pendentes, como no terreno plano com maior tonelagem.

O peso de cada máquina, incluindo o tender disposto a entrar em serviço, é de 326 toneladas.

Relatorio sobre ás principais causas da alta dos preços

(Continuação do n.º 878)

Assim, com a alta dos preços e desvalorização da moeda têm lucrado, em geral, os devedores antigos, os grandes proprietários, industriais e comerciantes, sobretudo os detentores de produtos de primeira necessidade; pelo contrário, têm decaído os que possuíam apenas fortuna em dinheiro nacional, os que viviam de pensões ou rendimentos pecuniários, o funcionalismo e todos aqueles que não podem facilmente conseguir o aumento rápido dos seus vencimentos ou salários. A corrida nos preços gera esta confusão económica, cujas consequências sociais e morais são muito duradouras e perniciosas, porque a sociedade é como um mar que uma vez agitado dificilmente se acalma.

A maior dificuldade está em deter a corrida vertiginosa dos preços, porque não é fácil sustêr esse movimento com velocidade adquirida, demais intervindo nele factores de ordem psicológica e moral.

Todavia entendo, como já disse, que os preços se estabilizaram e até retrogradaram automaticamente desde que os Governos se aguentem sem autorizar novas emissões de notas, visto os preços actuais estarem em desproporção com a capacidade circulatória.

Toda a elevação dos preços ou do câmbio, além de 10 ou 12 vezes o que eram em 1914, só pode atribuir-se à especulação e à evasão em larga escala dos capitais portugueses para o estrangeiro.

2.º — Especulação

Considerou-se durante muito tempo a guerra como a causa única ou principal da carestia dos produtos. Os factos demonstram hoje que, entre nós, não foi a guerra o factor principal da crise das subsistências. A guerra terminou há quatro anos, e a alta dos preços, longe de estacionar, tem aumentado progressivamente! Os produtos estão hoje, em média, 5 vezes mais caros do que estavam ao terminar a guerra! A guerra foi sobretudo um excelente pretexto para os especuladores aumentarem os seus lucros. A especulação tem-se exercido principalmente pelo assambador de produtos em larga escala, pela aprofundação proposta da produção e pelos manejos cambiais tendentes a desvalorizar a nossa moeda.

Mas a especulação não se poderia ter desenvolvido entre nós de tal maneira se não houvesse outras causas que a favorecem, como sejam a fraca produtividade das nossas indústrias e trabalho; os obstáculos alfândegários à livre importação de alguns produtos de primeira necessidade, a aprofundação e desorganização dos transportes; a falta de espírito de legalidade e de solidariedade colectiva; a fraqueza na repressão e a falta de organização dos consumidores. O espírito de ganância e o egoísmo têm aniquilado o sentimento de solidariedade e humanidade.

A divisa é ganhar muito e depressa.

A classes perderam o decôr e a noção do interesse colectivo para se concentrarem apenas no seu egoísmo e enveredarem pelo sistema da espoliação recíproca. Por isso todos se queixam uns dos outros. Custa a compreender semelhante fúria de ganância e egoísmo num país de céu e paisagem tan suaves, num povo que reclama o monopólio da palavra *saúde* e cuja feição terna se releva nas suas canções e poemas chios de lirios. Parece que na complicada e heterogênea amalgama étnica que constitui a população portuguesa prevalecem actualmente sobrevivências atávicas de antigos piratas e implacáveis usurários.

3.º — A evasão de capitais portugueses para o estrangeiro

Há quem calcule em mais de 300.000 contos, ouro; os valores equivalentes, a importância de capitais portugueses que tem sido desviados para o estrangeiro.

Embora não possa determinar ao certo o quantitativo dos capitais evadidos, é de dúvida que se eleva a muitas dezenas de milhares de contos fortes ou sejam muitas centenas de milhares de contos da nossa moeda actual.

Este facto é confirmado por declarações oficiais e por economistas e financeiros. De resto, a nossa crise cambial apenas se pode explicar pela evasão de capitais portugueses em avultadis-

simas proporções, visto a situação da nossa balança comercial ser muito satisfatória nos últimos anos, devido principalmente às grandes restrições nas importações.

A colocação sistemática de capitais nos bancos estrangeiros representa um verdadeiro crime contra a Nação e basta só por si para comprometer toda a nossa vida económica e financeira. Continuando assim a evadir-se o nosso capital, produto do trabalho nacional, nunca conseguimos melhorar a nossa economia e finanças, por mais que se trabalhe e economize. É uma sangria permanentemente aberta no corpo exausto da Nação. Os falsos portugueses que assim procedem são criaturas que pretendem fixar economicamente a República, seguindo o lema «quanto pior, melhor»; são também indivíduos estrangeiros ou de procedência cosmopolita para quem o nosso país é apenas um campo de exploração; são ainda miseráveis e peculiares que por intuito lucrativo desviam os capitais para depreciarem a nossa moeda e as nossas divisas cambiais.

Este facto demonstra que à sombra da decadente liberdade económica uma reduzida oligarquia de argentários sem patriotismo pode arruinar por completo a Nação ou mesmo aniquilar a nossa raça pelo depauperamento fisiológico ou obrigar a emigrar os elementos mais válidos.

Esta espécie de guerra económica é muito mais devastadora do que a guerra pelas armas, porque aniquila surdamente não só as gerações presentes mas ainda a vitalidade das gerações futuras. Parece até que este esfomeamento sistemático obedece a um plano oculto e maquiavélico contra o povo português, porque os povos, como os indivíduos, têm muitas vezes inimigos que não conhecem e é este o maior perigo que pode haver para um país. A continuar isto assim durante algumas gerações, Portugal insensivelmente deixará de ser dos portugueses, e será necessário ir às terras de além mar para encontrar os seus verdadeiros descendentes.

São estas as causas mais imediatas e importantes da alta dos preços entre nós; mas além destas outras há que passo a enumerar.

4.º — Insuficiência da produção

Há quem considere como principal causa da alta dos preços actuais a deficiência da nossa produção nacional. Sem dúvida que o grau de produtividade é um factor capital na constituição dos preços. De uma maneira geral pode-se dizer-se que os preços subem ou descem na razão inversa da produção.

Mas julgo que a progressão da alta dos preços que se tem observado entre nós depois da guerra não tem como principal causa a deficiência de produção nacional, pelos seguintes motivos:

1.º Porque no seu conjunto a nossa produção não tem diminuído depois da guerra, o que é evidentemente demonstrado pelo aumento do tráfego dos nossos caminhos de ferro, e não é por causa do factor produção que os preços tem subido vertiginosamente.

2.º Porque a subida dos preços se tem verificado de uma forma geral e quase uniforme em todos os produtos, tanto noutros em que temos excesso de produção, como por exemplo o vinho, como naqueles em que temos falta, como por exemplo o trigo. Estes factos demonstram que a corrida da alta dos preços depois da guerra não é determinada principalmente pela deficiência da produção, mas sobretudo pelas três principais causas que apontamos.

É certo que Portugal é um país de produção deficiente; mas este facto não é novo e nesse ponto estamos hoje pouco mais ou menos como estávamos antes da guerra; não podendo portanto atribuir as variações dos preços às variações dos nossos diferentes ramos da produção. O deficit da produção é um mal crónico neste país, sobretudo desde a época dos descobrimentos.

Mas se a deficiência da produção não é a causa directa e primacial do aumento do custo da vida depois da guerra, é todavia uma condição indispensável para que a especulação tenha atingido entre nós as proporções que tem atingido.

(Continua)



A electrificação da linha de Cascaes. — Vão bastante adeantados os trabalhos de electrificação da linha de Cascaes do Sodré a Cascaes, explorada pela Sociedade "Estoril", calculando-se que estejam concluídos na próxima primavera. Também prosseguem com actividade os trabalhos de construção do troço de Cascaes a Marinha que se espera estejam concluídos pela mesma época.

Companhia Portuguesa. — Já se encontram ao serviço em combóios de mercadorias, seis das máquinas fornecidas à C. P. pela casa Henschel, de Cassell, encomendadas segundo o acordo Bemelmans. Estão chegando mais dessas máquinas, o que permitirá à C. P. melhorar consideravelmente o seu serviço de transportes. Para combóios de passageiros espera a mesma Companhia receber no fim deste ano umas 12 locomotivas marca "Pacific", assim como carruagens e vagões.

Linha do Vale do Cavado. — Devem começar em breve os trabalhos de construção desta nova linha, os quais serão dirigidos por engenheiros franceses que devem chegar dentro em poucos dias.

Convenção de Berne

Deve reunir brevemente em Christiania a comissão dos Caminhos de ferro da Convenção de Berne, na qual tomará parte pela primeira vez um delegado de Portugal, por só ultimamente este país ter aderido à Convenção.

Nessas reuniões serão tratadas varias alterações a introduzir na Convenção, algumas das quais motivadas pelas propostas feitas na Conferência da União Internacional de Caminhos de Ferro em Florença, pelo representante de Portugal, sobre as condições a adotar em todas as Tarifas internacionaes.

Ao que parece, o delegado português à reunião de Christiania será o Sr. Rosa Mateus, funcionário superior dos Caminhos de ferro do Estado.

A extracção do ouro na Russia

Ha pouco, as minas de ouro de Berikul, no governo de Tonsk (Russia), foram arrendadas por 12 anos, com um direito de prorrogação de mais 12 anos. O arrendatário é obrigado a extraer o minino 2 pouds de ouro puro no decurso do primeiro ano, 3 durante o segundo e o terceiro, e de 4 a 6 pouds nos anos seguintes.

A percentagem é de 4% sobre os dois primeiros pouds. A extracção do ouro nas minas de Lena elevou-se em 8 meses a 216 pouds. As minas de Semipalatino, nos montes de Altai, fecharam um contracto com o Banco Russo do Estado, para o fornecimento mensal de 20 libras de ouro, e espera-se chegar a produzir de 12 a 15 pouds por ano.

As linhas aéreas russas

Nas esferas comerciais de Londres falava-se muito ultimamente, na possibilidade de se estabelecer a navegação aérea entre Londres e Moscou.

Neste momento, existem na Russia as linhas de navegação aérea seguintes:

1.º — Linha principal, creada em 1921, ligando Moscou a Khatkof;

2.º — Linha creada em 1922, ligando Moscou a Koenigsberg por Smolensk e Kowno, com prolongamento sobre Berlim. Esta linha é servida por 10 aeronaves e pertence à Companhia Germano-Soviética "Deruluft";

3.º — Linha provisoria, ligando Moscou a Nijni-Novgorod durante o periodo da celebre feira;

4.º — Linha ligando Tiflis, Erilane, Angora e Touris, com prolongamento de Tiflis a Moscou.

A marinha mercante mundial

Em Junho de 1923 a frota do comércio mundial mundial compunha-se de 33.500 navios de mais de cem toneladas brutas e deslocando 66.166.000 toneladas.

Em 1912 o total da tonelagem era de 64.271.000, e em 1921, de 61.975.000.

A frota mundial aumentou por conseguinte, de 975.000 toneladas durante o ano terminado a 30 de Junho, e de 3.191.100, nos últimos anos.

O aumento foi grande, apesar de todos os prejuízos da guerra, pois os navios a vapor e de motor, contando sómente os de aço e ferro existentes em 1923, atingiram a 45.514.000, e, em 1923, esse total elevou-se a 57.939.000, isto devido ao desenvolvimento das marinhas dos Estados Unidos, Japão, França, Itália, Holanda e Inglaterra.

Assembleia Geral da Companhia Portugueza

Teve lugar no dia 28 do mês findo a reunião da assembleia geral ordinaria dos accionistas da Companhia Portugueza para a apreciação do relatorio e contas do exercicio de 1922, o qual foi aprovado.

A sessão que abriu com a presença de 60 accionistas, foi presidida pelo Sr. Dr. Fernandes Costa.

Segundo o relatorio o saldo de contas de ganhos e perdas foi de 30.215.358\$16.

Foi lançado na acta um voto de sentimento pela morte do Sr. L. Escoffier, membro do Comité de Paris, e outros de louvor à Direcção Geral, chefes e mais pessoal da Companhia.

Tendo-se procedido a eleição de dois lugares de vogal do Conselho de Administração e dois do Conselho Fiscal por haverem terminado o mandato os Srs. Dr. Germano Martins, Dr. Pires Marques, e Drs. Victor dos Santos Junior e Emídio Mendes, foi reeleito para o Conselho de Administração o Sr. Dr. Germano Martins, e eleito para o lugar do Sr. Pires Marques, o Sr. engenheiro Artur Cohen que era adjunto do comissario da República, lugar para o qual vae ser nomeado o Sr. Alvaro Pope.

Para o Conselho Fiscal foram reeleitos os dois antigos membros.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas

Repartição central

Lei n.º 1632

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Art. 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 de via reduzida de 1 metro de largura, que, partindo de Povoa de Varzim, com ligação à linha do caminho de ferro do Porto à Povoa, siga a costa marítima, passando por Aver-o-Mar Estela, Praia da Apúlia, Fão e Espozende; e desta última povoação, pela margem direita do Cávado, por Barcelos e Braga, até Guimarães, passando nas proximidades de S. Vicente de Areias.

Art. 2.º — Esta concessão não pode ser transferida a terceira pessoa sem prévia autorização do Governo, e acordo expresso da maioria das câmaras interessadas, ficando contudo salvo ao concessionário o direito de organizar 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 12.000\$00 ouro por cada quilómetro que se construa, devendo as despesas de exploração ser calculadas pela média das despesas de exploração da linha de Povoa 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 adiantadas e respectivo juro, igualmente de 7 por cento.

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

Art. 4.º — 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 à concessão as bases 5.º e 6.º do decreto de 14 de Julho de 1899.

Art. 6.º — 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 país.

Art. 7.º — Em todos os contratos a realizar entre o Estado e o concessionário tomará parte e será considerada como autorizante a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 8.º — As obras de construção deste caminho de ferro terão de ser iniciadas dentro de prazo máximo de seis meses, a contar da data da publicação desta lei, sob pena de se considerar caduca a concessão.

Art. 9.º — Desde que as obras foram iniciadas não podem ser suspensas por qualquer motivo, a não ser por determinação ministerial.

Art. 10.º — A exploração do primeiro trôco, Povoa 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 à exploração de todo ele se efectuar ao mesmo tempo e no prazo máximo de três anos, ou seja cinco anos após a publicação desta lei.

Art. 11.º — O trôco Braga-Guimarães poderá ser o último a construir-se, mas ficará aberto à exploração dois anos depois do anterior, sendo, portanto, de sete anos o prazo para a conclusão total da linha.

Art. 12.º — Os prazos estabelecidos nos artigos 8.º, 10.º e 11.º são improrrogáveis sem o prévio e expresso acordo da maioria

das câmaras das localidades atravessadas por este caminho de ferro, e a falta de cumprimento ou não execução das obras dentro desses 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. 13.º — No caso de caducidade prevista no artigo anterior pode o Estado transferir para as câmaras interessadas, singular ou colectivamente, para a exploração deste caminho de ferro, a concessão, obras feitas e material fixo que tenha recebido, sem outra compensação ou retribuição que não seja à equivalente a qualquer despesa que haja sido feita, desde que assim lhe seja reclamado e fique assegurada a referida exploração.

Art. 14.º — Fica revogada a Legislação em contrário.

Os Ministros do Interior, Finanças e Comércio e Comunicações a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES; Alfredo Rodrigues Gaspar, Daniel José Rodrigues, Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta de garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarcos apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativo ao primeiro semestre do ano económico de 1923-1924, está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 178.091\$50, como liquidação provisória do reembolso relativo ao mencionado semestre, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano económico de 1923-1924.

Paços do Governo da República, 8 de Julho de 1924 — O Ministro do Comércio e Comunicações, — Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Atendendo a que a conta de garantia de juro da linha férrea da Barra Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1923-1924, está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 51.368\$57, como liquidação provisória do reembolso relativo ao mencionado semestre, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano económico de 1923-1924.

Paços do Governo da República, 8 de Julho de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, — Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

Por absoluta falta de espaço, não publicamos o decreto n.º 9.779, de 7 de Junho, o que faremos no próximo número

A produção siderúrgica da França

Segundo recentes estatísticas do "Comité des Forges", o número de altos fornos a fogo existentes em França, à data de 1 de Fevereiro de 1924, elevava-se a 134 (contra 125 em 1 de Janeiro); o de altos fornos prestes a funcionar, a 42; e o dos altos fornos em construção ou reparação, a 43.

Em conjunto, 9 altos fornos foram inaugurados no decurso do mês de Janeiro, sendo 2 no Leste, 5 na Alsacia-Lorena, 2 no Centro; o efectivo dos aparelhos em actividade mostra-se, assim, superior de 18 unidades ao efectivo de 1 de Janeiro de 1923.

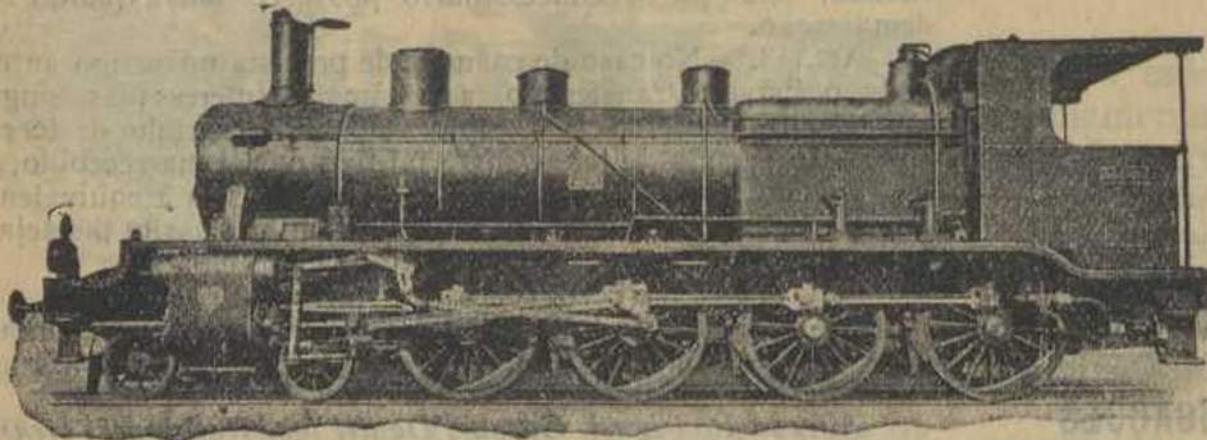
A produção de ferro fundido em Janeiro deste ano atingiu 585.987 toneladas, o que representa os aumentos respectivos de 21.323 e 72.690 toneladas, em relação ao mês precedente e a Dezembro de 1922, último mês antes da ocupação do Ruhr.

A produção do aço acusa, em relação a Dezembro último, um progresso de 15.513 toneladas e excede de 126.425 toneladas a de Dezembro de 1922; elevou-se em Janeiro a 541.022 toneladas.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Há venda em todas as livrarias.

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
das 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 Croye e (Belgica)

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, L.º 90 ab

Vago

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 MATERIAIS CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisterna — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vgas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço te graphicco: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

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

Sede LARGO DE S. JULIÃO, 2º 1.