

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações 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, 1908, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 880

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 Agosto de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.º 180
Telephone: Central-27

Anexo deste numero

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — 3.
Aditamento à Tarifa de Despezas acessórias. — Im-
posto de selo.

SUMMÁRIO

Via dolorosa, por Augusto da Costa pag. 171
«Nação Portugueza» 172
O novo regime ferroviário espanhol 173

Sociedade dos Caminhos de Madrid a Ca-	174
ceres e Portugal	
Linhas portuguezas	174
Comp. dos Cam.ºs de Ferro da B. Alta (Relatº)	175
Linhas estrangeiras	176
Relatório sobre principais causas da alta de preços	177
Viagens e Transportes	177
Publicações recebidas	178
A industria e a exportação de automóveis nos Es-	179
tados Unidos	
Parte Official	180
A utilização da hulha branca em França	181
Curso de cambios comparados	181

VIA DOLOROSA

POR AUGUSTO DA COSTA

O trilho que as finanças publicas portuguesas atra-
vessam é incontestavelmente, uma via dolorosa para a
Nação. Não ha nega-lo, porque a evidencia não
pode ser negada. Havia, apenas, simplesmente, que
atenua-la, se não fosse possível, tão depressa quanto
todos nós o desejamos, — e não é — remedia-la defi-
nitivamente. Bem sabemos que não é por vontade dos
governantes que tal acontece: não podemos, na ver-
dade, estabelecer como um dogma que todos os mi-
nistros são incompetentes; o português, como portu-
guês, não é estúpido nem falho de bom senso, nem,
tampouco, se havia de dar o milágere doloroso para
todos nós, de serem os ministros e os servidores do
regimen, todos eles, pessoas da mais baixa craveira
moral e mental. Não. Boas vontades não faltam. Intel-
ligencia, por vezes, não falta. Bom-senso, também ha.
Simplesmente, — e este advérbio é tudo... — sim-
plesmente a bôa-vontade, a inteligencia e o bom-senso dos
governantes esbarram constantemente com os vícios
fundamentais dos regimens parlamentares, com a ver-
borreia paralítica do Parlamento, e, sobretudo, com as
intrigas e com os mexericos em que são ferteis os par-
tidos, nas suas lutas duns contra os outros.

São esses interesses dos partidos que muitas vezes,
na maioria dos casos, mesmo, fazem desviar os gover-
nantes do que seria o melhor rumo para os interesses
do paiz, para se entregarem a erros palmares de ad-
ministração. Não ha deputado algum, dos poucos que
entre nós são pessoas estudiosas e competentes em
determinados ramos de administração publica, que
não reconheça esta verdade: os interesses de campa-

nario e os interesses dos partidos opõem-se terminan-
temente aos interesses da nação. Sei, por exemplo, de
um deputado, mais que competente em questões de
comercio internacional, que um dia, para arrancar do
governo Antonio Maria da Silva uma determinada me-
dida d'administração, necessária e urgente, só conse-
guiu convencer o chefe do governo, e ao fim de muito
tempo, da necessidade de promulgar essa medida,
quando lhe fez ver que também o partido democratico
tinha toda a conveniencia nessa promulgação. Diante
do interesse partidário o sr. Antonio Maria da Silva,
que até então, em face do interesse nacional, se não
tinha dado por convencido, convenceu-se imediata-
mente... A demissão do sr. dr. Nuno Simões do seu
logar de ministro do comercio é um outro aspecto do
mesmo mal. O Parlamento recusa-se sistematicamente
a tratar dos interesses nacionais, e de todas as medi-
das que salvaguardem esses interesses: gasta todo o
seu tempo em discussões bisantinas, em querelas de
campanário, quando não prefere dissolver-se espon-
taneamente, automaticamente, ficando em casa, ou nas
suas repartições, ou nos bancos e companhias de que
fazem parte os seus ilustres componentes.

. . . Vem tudo isto, para justificar, ilustrando-a com
factos, uma verdade bastante abandonada nestes tem-
pos de reversão do bom senso e da inteligencia; a
saber: que o mal é do sistema, e não dos homens. Se
assim não fosse, a que dolorosissimas conclusões sobre
todos os ministros não seríamos nós levados, depois

dos inumeros escandalos dados na administração publica, e depois da confissão, feita em pleno Parlamento pelo sr. Antonio Maria da Silva, de que o paiz está a saque?

Não, os homens pecam pelos erros e pelos pecados do sistema. Individualmente, todos os membros do Parlamento podem ser honestissimos e competentissimos: isso não inibe o Parlamento, no seu conjunto, como assembleia, de ter realizado, sobretudo nestes ultimos tempos, uma obra de ruinosa administração. Pessoalmente, todos os ministros do governo Rodrigues Gaspar podem ser honestissimos e competentissimos: mas isso não os inibiu de negociarem, como governo, o acordo dos Tabacos, a propósito do qual a celeuma levantada é já grande, chegando a falar-se em Penitenciária. O sr. Alvaro de Castro, pessoalmente, será uma pessoa incapaz da mais pequena mentira: mas isso não o inibiu de mentir descaradamente como presidente do governo, sobre matéria financeira, consentindo e permitindo que à sombra das suas mentiras se fizesse a mais desenfreada especulação com os títulos do Estado. E assim sucessivamente, em todos os outros casos já conhecidos do publico...

A via dolorosa que o paiz trilha parece, pois, não mais ter fim. Os erros acumulam-se uns sobre os outros, agravando-se mutua e reciprocamente. Portugal tem, neste momento o aspecto doloroso dum Lazaro enorme, dum Lazaro quase para todo o sempre perdido. Mas, por um estranho fenómeno, à medida que os seus males físicos se agravam, a sua sensibilidade moral perverte-se e obscurece-se. Casos que ha meia duzia d'anos fariam levantar d'indignação as pedras da calçada, hoje, mal nos fazem sorrir de desdem. O director geral da Fazenda, acusado de ser ao mesmo tempo consultor financeiro duma casa bancária, não se defende, e o ministro não trata de investigar do fundado ou infundado dessas acusações... porque não recebeu queixa alguma nesse sentido! Quem se importa, na verdade, já hoje com isso? Quem quer já hoje saber das negociatas que se fizeram com os títulos da dívida externa, que só fôram possíveis pela inconfidencia de funcionários altamente colocados?

A Caixa Geral dos Depositos especulou tambem altamente com os mesmos títulos; acusado o ministro das finanças, como director da Caixa, de ter feito essa especulação, qual foi a sua resposta? Que tinha especulado, sim senhores, mas havia sido... por bem; e que seria bom não se insistir no assunto... para não dar pasto aos inimigos do regimen. Quer dizer: o que, feito por particulares, é punido pelo codigo, feito pelo governo, é legitimo; e o que é uma imoralidade de primeira grandeza, se os adversarios politicos se lembram de falar nela, deve imediatamente ser abafada! O acordo dos Tabacos, por seu turno, ameaça grossa tormenta, pela forma irregular como foi feito, favorecendo a Companhia contra os interesses do Estado, que são os interesses do paiz. Porque se opôs o governo, porque se opôs o partido democratico a que se realisse a interpelação Nuno Simões? Porque se vêm protelando o debate? Porque o mal está feito, não

ha conveniencia politica em agitar-o; quem se governou, governou-se, — e d'aqui a três dias tudo estará esquecido. Eis a estranha moral dominante

E no meio de tudo isto, para cumulo, o Parlamento, cuja principal função consiste em velar pelo bom governo das finanças públicas, esquece-se dos seus deveres e deixa os governos sem recursos financeiros. Está-se no fim da sessão legislativa, e os orçamentos estão por votar. Resultados? Contas de saco, duodecimos votados de afogadilho, e um maior caos nas nossas finanças.

A Capital dizia na quarta-feira ultima:

"Os duodecimos votados e as varias autorisações agravarão os orçamentos do Estado em mais de 400 mil contos.

Pela proposta de duodecimos do sr. Alvaro de Castro, e autorização de despesas que se pedia ao Parlamento era de 865 mil contos, despesas aprovadas no orçamento de 1923-24 para vigorarem em 1924-25.

A autorização de duodecimos votada a favor do actual Governo é de 1.125.240 contos, portanto mais 327.000 contos.

Junte-se a isto os pedidos de creditos especiais e alterações de verbas consignadas em anteriores orçamentos à margem das actuaes autorizações, e logo veremos que está certo o nosso calculo."

Eis o triste caminho que as coisas levam: não caminharemos, de facto, sobre uma via dolorosa? Com a ruina a bater-nos à porta, quais são os remedios, quais são as providencias tomadas pelos governos *pro domo nostra*? Nada. Pelo contrario, tudo se agrava dia a dia. Diz-se no *Hamlet* que «alguma coisa cheira a pôdre no reino da Dinamarca.» O Lazaro português, infelizmente, dolorosamente, não começa a cheirar menos...

"NAÇÃO PORTUGUESA,"

Grande revista mensal de cultura nacionalista, dirigida pelo conhecido e brilhante escritor Antonio Sardinha, espirito esclarecido de investigador, a quem se devem já assinalados trabalhos de investigação histórica.

Versando todos os campos da cultura e do pensamento moderno e acompanhando a sua constante evolução, tem merecido o mais franco aplauso e incentivo, tornando-se, por isso, um dos melhores orgãos da inteligencia portuguesa.

Apesar das dificuldades [constantes com que luctam hoje em Portugal as] empresas deste genero, a *Nação Portuguesa* tem conseguido manter-se, mercê das muitas dedicações com que conta e do decidido apoio de todos os bons portuguêses.

Deve sair no próximo mês de Setembro o primeiro numero da terceira série, que aparece bastante melhorada e aumentada.

O novo regime ferroviário espanhol

Foi finalmente publicado pelo Directório Espanhol um decreto com data de 12 Julho ultimo estabelecendo o novo regime a vigorar para todas as empresas de caminhos de ferro de Espanha, documento esse que só foi redigido depois de um largo e minucioso estudo do assunto, com elementos colhidos por meio de um inquérito em que depuzeram todas as entidades interessadas em tão importante assunto que havia anos já ocupava as atenções dos governos, das empresas e do público, sem uma solução satisfatória para qualquer das partes.

Não é fácil com uma ligeira leitura de tão importante diploma que encerra matéria vasta e complexa, poder avaliar dos resultados que dele advirão, podendo-se contudo prognosticar que algo de proveitoso resultará para os caminhos de ferro e para a economia geral do país, ao que também somos levados pela forma como o decreto foi em geral recebido.

Desse importante diploma que é precedido dum relatório que o justifica, salientaremos, transcrevendo-os a seguir alguns dos seus artigos, para os nossos leitores poderem fazer um Juizo de nova lei em que os caminhos de ferro do vizinho reino vivem.

«Base primeira. — II — Agrupamento por linhas. — A fim de que as rôdes ferroviárias se acomodem no agrupamento das suas linhas ou concessões, ás conveniencias dos altos interesses nacionaes e ás exigencias geografico-comerciaes do trâfego, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro proporá ao Governo, no prazo de um ano, um plano de agrupamento acomodado a tal finalidade e o governo resolverá no de tres meses.

III — Acquisições de material e obras de ampliação e melhoramento das rôdes actuaes. — O Estado ordenará e custeará, como regra geral, a aquisição de material e a execução de obras nas linhas férreas das Empresas submetidas ás disposições do presente Real decreto, com sujeição aos planos gerais que para o efecto propõe o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e o governo aprove. Não obstante, em determinados casos as aquisições e obras poderão ser custeadas com fundos das empresas, prévia autorização da C. S. C. F., em sujeição ao estabelecido por esta base no seu ultimo parágrafo. Estas aquisições e obras realizar-se-hão de ordinário pelas empresas, e em casos excepcionais pelo Estado, prévia justificação, mediante proposta apresentada ao governo pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

As aquisições de material para as rôdes actuais e as obras que nelas se executem e afetem a conservação das linhas, serão custeadas e executadas pelas Empresas concessionárias e serão consideradas despesas de exploração.

O material que se adquira e as obras de ampliação e melhoramentos que se executem, utilizar-se-hão enquanto subsistirem as concessões temporárias de desfrute, juntamente com as linhas a que se destinem ou encorporem. As respectivas empresas concessionárias utilizarão os referidos materiais e obras dentro da sua exploração, com sujeição a estas bases, sem menoscabo da autonomia daquelas na sua gestão industrial, no que se não oponha ás normas que o C. S. C. F. estabeleça no uso das atribuições que este Real decreto lhe confere.

V — Datas de reversão. — Ao sujeitarem-se as empresas a este Real decreto terão de determinar de um modo incontestável as datas exactas em que tenham de reverter para o Estado todas e cada uma das concessões afectas a cada Empresa com sujeição ao que se determina no anexo n.º 1.

Pelo artigo VI as empresas não poderão ceder nem gravar as suas concessões com novos encargos hipotecários nem outras obrigações em carácter de prioridade e pela *Base segunda* são designadas as empresas que ficam subordinadas a este regime que são as linhas de serviço geral e de uso público que o solicitam e às quais o Estado o outorgue; as que a partir da data do Decreto o Estado autorize a aplicar tarifas que excedem os tipos máximos, e as linhas que pertencem ou venham a pertencer ao Estado.

A *Base terceira* trata da *Classificação geral das Empresas* conforme a sua situação e características das suas concessões, seguindo-se-lhe a *Base quarta* que por conter matéria muito interessante também a seguir transcrevemos :

Base quarta — Criação e dotação da Caixa ferroviária do Estado. — Os recursos necessários para as obras e aquisição de material, que nas linhas e rôdes ferroviárias devam aplicar-se como auxílios do Estado, ingressarão na Caixa especial chamada «Caixa Ferroviária do Estado», invertendo-se os fundos da mesma com sujeição ás normas e preceitos que para o efeito estabeleça o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e o governo sancione.

Estes recursos obter-se-hão, segundo os casos, pelos seguintes processos :

1.º — Criação, emissão e negociação da Dívida Especial Ferroviária do Estado, a que se refere a base quinta.

2.º — Consignação anual, que o governo incluirá nos Orçamentos gerais do Estado para atender á quantas obrigações emanem do novo regime.

3.º — Quanto corresponde perceber o Estado em inscrito de devolução dos adeantamentos feitos ás empresas.

4.º — Participação que corresponde ao capital do Estado nos produtos de exploração das linhas, segundo se preceitua na base duodecima.

5.º — Aumentos anuais que resultem dos impostos do Tesouro sobre passageiros e mercadorias em geral, comparados por empresas com os obtidos em 1923.

6.º — Todos os benefícios que se obtenham pelo Estado do arrendamento e exploração de caminhos de ferro.

7.º — Qualquer outro recurso não compreendido nos casos precedentes.

Nesta *Base* ainda se prescreve taxativamente a forma da aplicação destes fundos, dividindo-os por duas contas. «Melhoramentos e ampliação de linhas actuais» e «Construção de novos caminhos de ferro.»

Pela *Base quinta* é criada a *Dívida especial ferroviária*, estabelecendo as fórmulas a adoptar para a emissão dos títulos, sua negociação, etc.

(Continua)

Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal

Temos presente a "Memoria" apresentado pelo Conselho de Administração à Assembleia Geral de 20 de Junho ultimo para aprovação das contas do exercício de 1923.

Desse interessante documento em que se acha claramente exposta a situação da Companhia conclui-se que, com quanto os resultados da exploração das suas

Linhos de M. C. P.

	Produtos brutos	Despesas	Produtos líquidos	Coeficientes	Produtos kilométricos
Ano de 1920.....	11.637.955,25	8.659.144,55	2.978.840,70	74,40 %	27.128,10
" 1921.....	11.926.950,19	9.198.593,29	2.728.356,90	77,12 %	27.801,75
" 1922.....	12.188.924,54	9.457.915,20	2.731.009,34	77,59 %	28.412,41
" 1923.....	12.216.196,95	10.479.991,73	1.736.205,22	85,57 %	28.475,98

Linha de Plasencia a Astorga

	Produtos brutos	Despesas	Produtos líquidos	Coeficientes	Produtos kilométricos
Ano de 1920.....	7.873.988,32	6.083.949,57	1.789.988,75	77,27 %	22.626,40
" 1921.....	8.280.976,07	6.269.092,77	2.011.883,30	75,70 %	23.795,91
" 1922.....	8.528.688,41	6.414.505,40	2.114.183,01	75,21 %	24.507,73
" 1923.....	8.285.110,94	6.533.521,94	1.751.589,00	78,86 %	23.807,79

Em conclusão: ao passo que nas linhas de M. C. P. continuou a acentar-se o aumento progressivo, embora pequeno, de ano para ano, tendo subido o coeficiente de exploração de 74,40 em 1920 a 85,57 em 1923, sem em nenhum dos exercícios intermedios se ter uma baixa, na linha de Plasencia a Astorga, nota-se uma depressão no produto líquido de cerca de 300.000 pesetas resultando um coeficiente de exploração desproporcional ao do ano anterior.

São do Relatório, os seguintes períodos:

"Linhos de M. C. P." — Aumentaram apenas os seus produtos brutos em 27.272,41 pesetas, e além disso incluem-se na conta geral de exploração, epigrafe "Juros, cambios, etc.", 2.107,98 pesetas, obtidas in-

linhas não fosse tão brilhante como era de esperar, dado o importante aumento de receitas que houve no ano anterior, ainda assim houve um saldo positivo bastante importante, como se vê dos numeros que seguem representativos dos resultados da exploração em 1923 nas linhas de M. C. P. e de Plasencia a Astorga em comparação com os tres anos precedentes.

"dependentemente e que formam um total de 29.380,39.

"As despesas tiveram um aumento de 1.022.076,53 pesetas, tal como as estabeleceu a Exploração em "1923; porém o aumento fica reduzido a 603.027,15 "pesetas.

"Linha de Plasencia a Astorga — Os produtos brutos atingiram 243.577,47 pesetas, cifra que fica reduzida a 234.647,73, depois de incluir 8.929,74 na conta "da exploração sobre a epigrafe "Juros".

"As despesas tiveram um aumento de 119.616,54 pesetas, tal como as estabeleceu a Exploração em "1923; mas descontando importâncias recebidas doutras companhias por reclamações, resultam as despesas com uma descida de 172.389,38 em relação ao "exercicio precedente".

perfazem o numero de 19 máquinas novas da série 0100 a 0124, com que a Companhia fica mais habilitada a desenvolver o seu tráfego.

— O Diário do Governo de 11 deste mez publicou uma portaria aprovando o projecto apresentado pela C. P. para a construção de casas para habitação do seu pessoal na estação de Entroncamento.

Linha de Paialvo a Tomar. — Pelo deputado Sr. Carlos Pereira, foi apresentada ha dias na Camara dos Deputados uma proposta para a Camara Municipal de Tomar poder contrair na Caixa Geral de Depósitos um empréstimo de 5.000 contos ao juro de 7 %, amortisável em 20 anos, com o fim de poder proceder á construção da projectada linha de caminho de ferro de Paialvo a Tomar.



Companhia Portugueza. — No vapor "Hermano Burmeister" chegaram ante-ontem, procedentes de Hamburgo, mais tres das novas locomotivas-tendres que a C. P. encomendou á casa Hendchel & Son, as quaes com as dezeseis já anteriormente chegadas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

BEIRA ALTA (RELATORIO)

(Continuação do n.º 879)

Apezar da sua avançada idade, o seu concurso era-nos deveras valioso, pelos vastos e profundos conhecimentos que possuia e pela erudição de que era dotado. A sua memoria prestamos, pois, as homenagens do nosso maior respeito e saudade.

Resoluções

Temos a honra de vos propôr as seguintes:

1.º — Que aproveis, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal, as Contas, Balanço e mais actos relativos á Gerencia de 1923 (44.º Exercício).

2.º — Que procedais, de harmonia com o que está preceituado nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, á eleição d'um membro do Conselho d'Administração, em substituição dos Srs. Henry Burnay & C.º (podendo ser reeleito) que termina agora o seu mandato de três membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

3.º — Que tributeis á memoria do extinto Presidente do Comité de Paris, Sr. Octave Keller, as homenagens de pezar, de respeito e de saudade a que tem jus pelos serviços prestados á nossa Companhia.

Lisboa, 29 de Abril de 1924

O Conselho d'Administração

Em Lisboa

Julio Marques de Vilhena, Presidente

Eduardo Burnay

Francisco Cabral Metello

Henry Burnay & C.º

A. J. Simões d'Almeida

Carlos A. Soares Cardoso (Visconde do Marco)

Luiz Ferreira da Silva Vianna

Em Paris

Tony Chauvin — Jules Empis — André Walter —

Paul Gravier.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACIONISTAS:

Em cumprimento da lei e dos Estatutos, acompanhámos, durante o Exercício de 1923, todos os actos de administração da Companhia, verificando sempre a escrituração e as contas, cuja exactidão aqui constatamos.

TIERRA & ESTAMPEIRADA

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

O Relatorio do Conselho d'Administração é suficientemente claro e elucidativo; por ele se avalia bem a situação da Companhia e se revela ainda o cuidado inteligente que foi necessário imprimir á administração, perante as dificuldades constantes e de toda a ordem, que, dia a dia, mais e mais parece quererem avolumar-se.

Convém pôr em relevo a depreciação que sofreu a nossa moeda, no decorrer do ano findo; pois ainda, e muito mais, se agravaram as dificeis condições em que se exercia a exploração da Companhia. Os encargos subiram n'uma proporção verdadeiramente assustadora; e, apesar dos esforços empregados, não foi possível obter-se uma justa compensação no aumento das receitas, perante a otável disparidade entre este e o crescente e sucessivo aumento de despesas. D'aqui o protesto, atraç publicado, dirigido pela Companhia ao Sr. Ministro do Comercio e para o qual chamamos a atenção dos Srs. Acionistas.

Com o falecimento do Ex.^{mo} Sr. Octave Keller, Presidente do Comité de Paris, perdeu esta Companhia um notavel colaborador e um dos seus melhores amigos. E, pois, com o mais sentido pezar, que deixamos consignado aqui o nosso preito de homenagem à sua memoria.

Ao Conselho d'Administração e, em especial, ao Sr. Administrador Delegado, que continua afirmando a sua melhor dedicação pela Companhia, agradecemos as atenções que sempre nos foram dispensadas e gostosamente lhe significamos o nosso apreço pela sua inteligente orientação.

E, em conclusão, somos do parecer:

1.º — Que aproveis o Relatorio, Contas, Balanço e os actos do vosso Conselho d'Administração no exercício de 1923;

2.º — Que dei's um voto de louvor ao Conselho d'Administração, Comité de Paris e Administrador Delegado, Ex.^{mo} Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, pelos serviços prestados á Companhia.

Lisboa, 1 de Maio de 1924

O CONSELHO FISCAL

D. Eugenio de Mendaña (Marquez de Mendaña)

João Sequeira Nunes

Mario Tavares de Carvalho

Fim



LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhos brasileiros — Segundo o relatório da Companhia Mogyane apresentado á assembleia geral em Junho ultimo a receita das suas linhas durante o ano findo atingiu 39.833.193\$348 contra despesa de 26.494.124\$538. O acrescimo da receita foi devido à intensidade do tráfego que alcançou o coeficiente de 64,26 % porquanto o aumento de 15 % nas tarifas, nas contas ora apresentadas pela directoria, só atingiu a um mez, o de Dezembro.

— A receita da Companhia Paulista em 1923 foi de 59.900.204\$152, e a despesa de 41.537.827\$275, havendo portanto um saldo positivo de 17.362.376\$877.

O notável incremento que tem tomado o tráfego destas linhas foi a razão do aumento das receitas.

— No período de Janeiro a Abril deste ano, a receita da rede S. I Mineira, foi de 2.927.371\$604, ou de mais 561.067\$191 do que em igual período do ano passado no qual foram arrecadados 3.366.304\$413.

A renda da linha fluvial no mez de Abril ultimo, foi de 3.441\$360 registrando-se o aumento de reis 1.176\$400 correspondente a 52,61 %, sobre a arrecadação de Abril do ano passado que foi de 2.254\$900.

A arrecadação dos quatro primeiros mezes deste ano foi de reis 12.967\$800 em igual período de 1923. A diferença para mais foi de 2.846\$000, ou de 28,11 %.

— No dia 15 do mez passado foi inaugurado o trecho da linha férrea que parte da estação de Ourinhos da linha de Sorocobana, até Leoflora, no Estado de Paraná.

— Segundo o relatório da Leopoldina Railway, relativo ao primeiro semestre do ano de 1923, os resultados da exploração, nesse período, nas linhas de Carangola e de São Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim foi o seguinte:

Linha de Carangola, que tem em exploração 225.059 quilómetros, receita — 1.220.891\$988; despesa — 1.409.888\$017. Houve, pois, um deficit de 148.996\$029. Linha de São Eduardo ao Cachoeiro, 92.670 quilometros. — Receita 967.085\$005 — Despesa — 642.104\$234; deficit 275.019\$229.

— Segundo informações oficiais do Ministério da Viação do Brazil, a extensão das linhas de toda a República, era em 31 de Desembro de 1923, de 29.925.851 quilómetros, inclusivé 82.430 quilómetros da Estrada de Ferro de Tocantins, cujo tráfego continuou suspenso e sem incluir as linhas de bondes nem as linhas férreas de carácter particular, que diversas indústrias exploram no serviço de seus estabelecimentos (plantações, usinas, portos, etc.).

Da assinalada extensão em tráfego, pertencem á União 17.404.126 quilómetros, isto é, cerca de 58 %; são de concessão federal 5.265.561 quilómetros, cerca de 58 %, e de concessão ou de propriedade estadoal 7.255.664 quilómetros, ou sejam uns 24 %.

Os 17.404.126 quilómetros de propriedade da União acham-se assim distribuídos: linhas arrendadas a Estados, 3.941.145 quilómetros; linhas arrendadas a empresas particulares, 4.976.840 quilómetros; e linhas administradas pela União, 8.486.141 quilómetros. Comparando a extensão total ferroviária em 31 de Desembro de 1923 com a correspondente do ano anterior, teremos:

	Quilómetros
Em 31 de Dezembro de 1923.....	29.925.851
Em 31 de Dezembro de 1922.....	29.341.128
Excesso em 1923.....	584.223

Desta ultima extensão, 124 quilómetros, aproximadamente, tocam a linhas de concessão estadoal, não sujeitas á fiscalização da Inspectoria Federal das Estradas.

Alem disto, foram recebidos pela fiscalização federal das linhas que estão sendo construidas pela Companhia Construtora do Rio Grande do Sul, mais 40 quilómetros que, entretanto, ainda não foram inaugurados.

Linhos hispanholas. — A Companhia do Norte acaba de pôr em circulação um segundo rápido de Madrid a Hendaya para passageiros de 1.ª e 2.ª classes, que parte de Madrid às 9-35 e chega a Hendaya às 21-21; e um novo expresso Madrid-Santander, composto de carruagens das tres classes que sai às 20-20 e chega a Santander às 8-30.

Também desde o principio do mez passado foi aumentado o numero de comboios e tramways do serviço de Avila, El Escorial, Villalba e Pozuelo, e volta.

— A secção Lerida a Balaguer, de 28 quilómetros, recentemente aberta á exploração, do transpirenaco de Lerida á Saint-Girons (Noguera Pallaresa) a cargo do Estado, vae dentro em breve ter serviço combinado com a Companhia do Norte, para o que será estabelecida em Lerida-Norte a transmissão do tráfego de grande velocidade, e em Pla de Vilanova a de pequena velocidade.

Linhos franceses. — O numero de vagões frigoríficos que circulam actualmente nas linhas francesas eleva-se a 2.300, podendo transportar 30.000 toneladas de carne congelada e outros generos frescos.

Como complemento destes vagões, construiram-se em vários pontos das linhas, depósitos para poderem armazenar 25.000 toneladas de mercadorias para serem transportadas nesses vagões.

— Na ultima semana de junho ultimo as acções das companhias francesas sofreram uma importante baixa nas suas cotações na Bolsa, como se vê nos numeros que seguem :

Norte....	cujo valor era de 1.215 frs. ficaram a 1.150
Este.....	" " " 780 " " 741
P. L. M ..	" " " 1.000 " " 985
Midi	" " " 825 " " 795
Paris Orleans	cujo valor era de 950 " " 921

Linhos alemães. — O estado da Baviera resolveu electrificar os seus caminhos de ferro. Para esse fim foi estabelecido um acordo entre o governo e o Reich, pelo qual se compromete a fornecer corrente alterna monofásica necessária para a tracção, por meio de uma central hidráulica em Walchensee e a que existe em Isar. O Reich por sua vez, compromete-se a auxiliar financeiramente a construção da nova central e a garantir uma parte dos 17.500.000 marcos ouro para a sua ampliação e a tomar participação na empreza.

Caminhos de ferro austriacos. — Como medida de economia, o Ministério de Transportes e a Administração dos caminhos de Ferro da Austria reduziu o seu pessoal de uma terça parte; de 104.221 agentes que existiam em 1922, ficou esse numero reduzido a 72.373, o que dá a proporção de 13,62 agentes por quilómetro explorado em vez de 19,61 como anteriormente.

Esta medida dá uma economia de 573.264 milhões de corôas.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

5.^º Aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias**IMPOSTO DE SÉLO**

Tendo sido modificadas pela Lei n.^º 1633, publicada no *Diário do Governo* n.^º 159, I Série, de 17 do corrente, as taxas de imposto de sêlo estabelecidas pelo Decreto n.^º 7772 de 3 de Novembro de 1921, fica anulada, sómente **na parte que se refere ao imposto de sêlo**, a tabela publicada por esta Companhia em 16 de Abril de 1924 em 2.^º Aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias.

O imposto de sêlo, tanto para passageiros como para quaisquer outros transportes, é invariavelmente de 5 % sobre os **preços de transporte em Portugal**.

Sobre a importancia do referido imposto recai o adicional de 1 % para o Cofre Geral de Emolumentos do Ministério das Finanças.

Continúa em pleno vigor, na parte relativa ao imposto de Fundo Nacional de Assistencia Pública, o disposto no 2.^º Aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias.

Lisboa, 31 de Julho de 1924.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Relatório sobre as principais causas da alta dos preços

(Continuação do n.º 879)

Até certo ponto a especulação é filha dessa deficiência de produção; mas os preços podiam ser perfeitamente os mesmos que eram ao terminar a guerra sem aumentar a nossa produção, desde que não existissem as três causas que apontamos em primeiro lugar: *especulação, desvalorização da moeda e evasão dos capitais.*

Há também quem afirme que a nossa produção diminuiu muito com a adopção do regime das oito horas.

Sem dúvida que o regime da duração do trabalho influí consideravelmente na produção de qualquer paiz, e que não é fácil obter a este respeito uma regulamentação para todos os povos.

Os povos atrasados sob o ponto de vista da técnica e maquinaria industrial só podem compensar a sua deficiência de produtividade pela maior duração do trabalho diário; e se quiserem estabelecer o mesmo horário que os povos mais adiantados, resultará que serão esmagados industrialmente por estes e agravarão a sua miséria.

Mas há um grande exagero em querer atribuir a nossa deficiência de produção ao regime das 8 horas de trabalho. Bastará notar que a maior parte da nossa actividade se exerce nas profissões agrícolas e que a estas não foi aplicado o regime das 8 horas, e que mesmo nas profissões industriais e comerciais, as quais ocupam uma pequena porção de braços relativamente à agricultura, o regime das 8 horas não tem sido cumprido à risca.

De resto 8 horas de trabalho bem aplicado não é uma duração insignificante e verifica-se até que são os paizes em que se aplica este horário de trabalho com maior amplitude, como Estados Unidos e a Inglaterra, que apresentam maior produtividade de trabalho. Isto prova que a causa principal da fraca produtividade do nosso trabalho nacional, que é incontestável, deriva principalmente da falta de instrução técnica e deficiência de maquinaria aperfeiçoada, sem falar na clássica tendência para a inércia ou descanso que nos caracteriza, bem como a outros povos meridionais.

Em suma, a vertigem da alta dos preços não é uma consequência de uma descida correspondente na produção nacional, visto que esta no seu conjunto não é inferior ao que era antes da guerra; mas a deficiência da produção, que é secular entre nós, provoca e favorece a especulação quer no comércio das mercadorias quer nos câmbios.

5.º—Aumento do consumo

Maior influência tem exercido, a meu ver, na alta dos preços o aumento de consumo de parte de certas classes, do que a deficiência da produção. Como já dissemos, o *deficit* da produção é secular entre nós e vem desde os tempos gloriosos das descobertas do século XV.

Este *deficit* de produção foi coberto vantajosamente nos séculos XV e XVI com as riquezas vindas da Índia e nos séculos XVII e XVIII com as vindas do Brasil. Mas perdidas as Índias e o Brasil, Portugal ficou durante o século XIX numa situação económica e difícil. O seu *deficit* de produção tem sido até agora compensado pela deficiência de consumo dum a parte considerável da população ou seja pela miséria em maior ou menor escala.

Muitos indivíduos e classes tinham-se como que adaptado a este estado de miséria crónica, e era devido a essa abstinência ou miséria de muitos que as classes médias podiam viver num certo desafogo. Mas a guerra e as transformações económicas dos últimos anos modificaram consideravelmente a situação das diferentes classes.

Ao passo que algumas classes que viviam desafogadamente, sobretudo as classes médias, têm caído numa situação muito próxima da miséria, outras têm obtido aumentos consideráveis nos seus rendimentos. No número destes figuram em primeira linha os chamados *novos ricos*, recrutados principalmente nas classes dos comerciantes, dos proprietários e industriais.

A maior parte destes indivíduos, vendendo-se milionários dum momento para o outro, gastam os seus excessivos lucros prodigamente num luxo estúpido e em superfluidades de toda a ordem. São estes os campeões da alta dos preços, bem como as criaturas

que vivem do jôgo, do luxo e da prostituição, as quais gastam sem conta nem medida, esmagando as classes que trabalham com a sua prodigalidade.

A par destes consumos supérfluos dos *novos ricos* e dos aventureiros, tem-se também desenvolvido os consumos úteis de algumas categorias de trabalhadores que têm obtido maiores aumentos de salários ou ordenados.

É certo que tais aumentos são na maior parte dos casos puramente nominais e portanto ilusórios, mas o facto de um indivíduo se ver a ganhar hoje 10 ou 15 vezes mais do que ganhava há meia dúzia de anos dá-lhe, pelo menos, uma ilusão de riqueza que o leva a consumir ou gastar mais.

Embora esse aumento de consumo ou melhoria de situação seja individualmente pouco considerável, no seu conjunto representa um aumento enorme, visto tratar-se de classes muito numerosas. Se houver, por exemplo, devido a uma melhoria real ou aparente, um aumento médio de 5 gramas por habitante no consumo diário de açúcar, o que não é exagerado, representaria só para Portugal no fim de um ano um aumento total no consumo nacional de cerca de 10.000.000 de quilogramas!

A falta extraordinária de casas de habitação e de géneros alimentícios que se nota não deriva do aumento de população nem de uma redução considerável na produção; mas deve atribuir-se principalmente à tendência geral que há para aumentar as necessidades e o consumo devido principalmente à real melhoria e economia de algumas classes e à ilusão de melhoria que tem tido muitas outras.

É certo que a maior parte das classes médias piorou muito, mas a abstinência forçada destas, pouco numerosas, não pode compensar os aumentos de consumo doutras classes mais numerosas.

6.º—O jôgo

O extraordinário e escandaloso desenvolvimento que atingiram os clubes de jôgo entre nós, depois de 1917, tem contribuído também consideravelmente para a alta dos preços e desorganização económica do nosso paiz. O jôgo faz desviar muitos milhões de contos e de braços de aplicações produtivas e rebaixa a moralidade de uma nação, pois esses clubes de prazer que para si se ostentam acumulam a sua qualidade de casas de favolagem com a de lupanares mais ou menos disfarçados e de tabernas luxuosas.

A criatura que joga ou vive de jôgo está perdida para o trabalho e o capital que entra na engrenagem do jôgo é quase exclusivamente canalizado para a prodigalidade, o luxo, o vício e futilidades.

7.º—Deficiências de transportes

A deficiência e demora dos transportes e falta de segurança das mercadorias muito tem contribuído para a carestia dos géneros e perturbação económica do país. A que atribuir as extraordinárias demoras e dificuldades nos transportes quatro anos depois da guerra? A falta de material? A caça à gorgeta?

Era um assunto que se ia conveniente esclarecer completamente. Adquirimos uma importante frota marítima com a apreensão dos navios alemães, pois nenhuma melhoria se sentiu quanto a transportes marítimos.

Só uma completa incapacidade de organização pode explicar semelhantes factos.

8.º—Falta de auxílio às cooperativas de consumo

A organização cooperativa seria o principal meio de defesa dos consumidores contra os abusos da especulação. Infelizmente em Portugal o cooperativismo encontra-se atrasadíssimo, não só pela falta de espírito de organização e de solidariedade, mas ainda pela falta de auxílio e amparo da parte do Estado.

(Continua)



VIAGENS E TRANSPORTES

Seguros de mercadorias transportadas pelo caminho de ferro

A partir de 1 dêste mês o premio de seguro de quaisquer mercadorias, animaes e veículos, transportados pelo caminho, entre duas estações portuguesas, pode ser pago nas estações de destino das remessas. Para esse efeito os expedidores deverão declarar, por escrito nas respectivas notas de expedição o valor que pretendem segurar.

A estação expedidora colará na carta de porte uma etiqueta com a indicação do premio a pagar, o qual será cobrado na estação de destino mediante a aposição e inutilização das estampilhas correspondentes na referida conta de porte.

Esta faculdade, de grande vantagem para os expedidores, não se torna extensiva ás remessas destinadas ao estrangeiro, para o seguro das quais o premio continua a ser pago só na estação de procedencia.

Imposto do sêlo nos transportes em caminhos de ferro

Em virtude das alterações das taxas de *Imposto de sêlo* estabelecidas pela Lei n.º 1633 de 17 do mês findo, as taxas estabelecidas pelo Decreto n.º 7772 de 3 de Dezembro de 1921, pelo que respeita somente ao *Imposto do sêlo*, em transportes ferroviários são anuladas e substituídas pela taxa invariável de 5 por cento sobre os preços dos transportes em Portugal, tanto para passageiros como para quaisquer outros transportes, com exceção das bagagens sem peso excedente e das requisições de rotulos para retorno gratuito de encarnados ou de taras vazias, que ficam isentos desse imposto.

Sobre a importância do imposto do sêlo recae o adicional de 1 % para o Cofre Geral de Emolumentos do Ministério das Finanças.

São, portanto, anuladas as tabelas do Imposto do sêlo constantes do 2.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias em vigor em todas as linhas portuguesas, e em vigor as do Imposto de Fundo Nacional de Assistência Pública, que não sofrem alteração alguma.

A cobrança do novo imposto começou em 1 do corrente.

Horario da linha de Cascaes

Entrou em vigor no dia 26 do mês findo o horário de verão na linha de Caes do Sodré a Cascaes, da Sociedade "Estoril".

Pelo novo horário é sensivelmente melhorado o serviço com o aumento de comboios nos dois sentidos, pena é que as paragens dos comboios em Santos e Alcantara Mar ficassem tão reduzidas, obrigando os habitantes das freguesias de Santos, Lapa e Alcantara a terem de se utilizar do electrico para ou de Caes do Sodré e a gastarem, portanto, mais dinheiro do que se pudessem aproveitar o apeadeiro de Santos ou Alcantara Mar.

Não poderia a Sociedade Estoril ter um pouco mais de consideração pela população daquelas referidas freguesias que com tão grande numero de passa-

geiros contribuem para os seus comboios e portanto para a sua receita?

Comboios entre Figueira e Bicanho

Começou no dia 1 dêste mês o serviço de comboios da temporada de banhos entre Figueira da Foz, Banhos de Amieira e Bicanho, os quais partem da Figueira ás 7-56 para chegar a Banhos de Amieira ás 8-27 e a Bicanho ás 8-30; e de Bicanho e Banhos d'Amieira, respectivamente, ás 10-2 e 10-5 para chegar á Figueira ás 10-32.

Os preços dos bilhetes de ida e volta são entre:

Figueira e Banhos d'Amieira..... 2\$80

" " Bicanho..... 3\$00

Nestes preços estão incluidos os impostos e a sobretaxa em vigor.

Paragem de Abrunhosa

A partir de hoje, a paragem de Abrunhosa, situada ao kilometro 139,869 da linha da Beira Alta, é mudada para o quilómetro 140,268 da mesma linha, continuando a prestar o mesmo serviço que até aqui.

Transportes de faxina e motano

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou recentemente um aviso ao público com a matéria identica á já publicada pela C. P. e por outras empresas ferro-riarias, sobre o significado das designações faxina e motano, para o efeito da aplicação da sobretaxa de 500 % (multiplicador 6) com que são favorecidos tais transportes.

Como já publicámos o teor dos avisos das outras linhas, escusado é reproduzir o do Minho e Douro.

Publicações recebidas

Railway Gazett. — Vol. XLI n.º 2 de 11 de Julho, n.º 3 de 18 de Julho, n.º 4 de 25 de Julho e n.º 5 de 1 de agosto do ano corrente.

Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer. — Vol. VI n.º 5, de Maio, n.º 6, de Junho e n.º 7 e 8, de Julho e Agosto.

Gaceta de los Caminos de Hierro — Num. 3408 e 3409, de 20 de Junho e de 1 de Julho.

Revista Técnica delle Ferrovie Italiane. — Num. 5, de 15 de Julho.

Banco Ferro-Carriles, Industria e Seguros. — Num. 13, de 10 de Julho.

Sangue—Mocidade—Amor

Acaba o nosso querido amigo e brilhante jornalista Félix Correia do «Diário de Lisboa», de lançar no mercado o seu novo livro, que constitui um verdadeiro sucesso de livraria e mereceu de criticos os melhores aplausos.

A edição, saída das oficinas desta *Gazeta*, é excelente e cuidadosamente apresentada.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Há venda em todas as livrarias.

A industria e a exportação de automóveis nos Estados Unidos

E' deveras notável o enorme desenvolvimento que tem atingido nos ultimos anos a industria de automóveis, tanto para usos comerciais como para pessoas, nos Estados Unidos da America, tendo no ano de 1923 a sua exportação para diversos paizes da Europa da America, Africa e Asia excedido consideravelmente a dos anos anteriores. Nações como a Inglaterra, onde tambem a industria automobilica é muito importante, têm recorrido á dos Estados Unidos importando grande numero desses veículos.

Os automóveis têm hoje mais do que nunca um importante papel no comércio exterior dos Estados Unidos.

Incluindo as peças de sobresalente, acessorios, pneumáticos e motores, os produtos exportados da industria valorizaram-se em \$138.012.652, em 11 meses. Esse carros formaram 93 por cento de todos os veículos exportados, inclusivé carros de caminho de ferro que representa 10 % de toda a exportação de artigos elaborados e 3,86 % de toda a exportação do país. Estas exportações chegaram só a \$40.000.000 menos que a soma total das exportações de aço e ferro e \$42.000.000 menos que o total das exportações de trigo, e equivaleram 78 % da balança do comércio de 1923.

O numero e valor dos automóveis e "chassis" exportados em 1923 e 1924 é: de 30 de Junho de 1922 a 31 de Maio de 1923—104.766 carros até Maio, representando um valor de \$73.710.883, e 52.346 carros até Junho, ou sejam \$42.899.200.

As exportações de automóveis em 1920 subiram a \$279.236.701; em 1921 desceram a \$237.093.377. Mais tarde apareceu a paralisação nessa industria, que reduziu a exportação de carros e "chassis" de uma média mensal de \$13.413.000 em 1920 á cifra baixa de \$2.187.605 em Julho de 1921. Nos ultimos quatro meses dos 11 do ano fiscal de 1923, o valor mensal corrente destas exportações foi maior que em 1920.

Dos \$63.360.679 apurados na venda de carros de passageiros nos ultimos meses de 1923, \$16.238.756 resultaram de transações com a Europa, sendo a quarta parte com a Grã-Bretanha. A Hespanha, a Suecia, a Belgica, e a Noruega foram os outros importantes compradores europeus. Das \$47.121.923 de exportações para países não europeus, a Australia entrou com \$11.045.520, e o Canadá com \$9.054.162. Outros compradores importantes foram: o Mexico, a Argentina, a Nova Zelandia, e a Africa Ingleza do Sul. As encomendas da Europa aumentaram \$10.874.868; e as de países não europeus \$16.150.259.

Nos 11 meses exportaram-se caminhões e omnibus não electricos avaliados em \$9.990.750, havendo um aumento de \$4.254.212. O numero era de 16.191, com o aumento de 9.884. As exportações para a Europa alcançaram um total de \$2.277.660, com um aumento de \$1.406.737. As exportações para outras partes alcançaram \$7.713.090, ou seja um aumento de \$2.268.474 mais que em 1922. O Canadá, a Australia, a Belgica, o Japão, o Mexico, a Inglaterra e a Hespanha figuram na ordem indicada como os principaes compradores.

O valor dos automóveis produzidos nos Estados Unidos durante o ano de 1923 superou o de qualquer outro produto da industria americana. Calculos baseados nas estatísticas do Governo dos Estados Unidos e da industria de automóveis não deixam duvidas sobre isso. Para o ano civil em curso o valor dos automóveis produzidos talvez passe de tres milhões de dollars. O numero de carros que se está usando no mundo passará de treze milhões, segundo diz a Repartição americana de Caminhos Públicos.

Em 1921, o automóvel ocupava o terceiro lugar em relação ao valor dos produtos industriais.

A industria automobilica, era, então, excedida pelas industrias da carne e de produtos do petroleo, pois a industria de carne valorizou-se em \$2.200.000.000; os produtos de petroleo em \$1.727.000.000; e os automóveis, enfim, em \$1.666.000.000. Os produtos de carne e de petroleo aumentaram de valor, é certo, porém, se tivessem permanecido fixos a industria de automóveis já os teria excedido.

O numero de veículos automóveis produzidos nos Estados Unidos no ano passado alcança 3.500.000 ou 4.000.000. A Camara Nacional de Comercio de Automóveis declarou recentemente que o valor corrente de um carro de passageiros é de \$750, e o de um auto-caminhão, de \$1.500. Admitindo que se fabricarem 3.400.000 carros de passageiros, o valor seria de \$500.000.000, e 400.000 auto-caminhões teriam um valor de \$600.000.000, ou seja, um total de \$3.100.000.000. No dia 1 de Julho do ano passado havia 13.002.427 carros de passageiros e caminhões funcionando no mundo, comparados só com 7.565.446 em 1919.

Baseados nos informes de 181 fabricantes de automóveis, as fabricas produziram, até primeiro de Setembro do ano de 1923, 2.431.064 carros de passageiros e 258.774 auto-caminhões, inclusivé caminhões de bombeiros e limpeza de ruas. A produção total do ano atrasado foi apenas de 2.339.414 carros de passageiros e 224.882 caminhões; e a de 1921 foi de 1.535.196 e 147.186, respectivamente. A maior quantidade produzida em 1923, foi a do mês de Maio, quando se produziram 350.381 carros de passeio e 48.226 de transporte.

E' interessante notar que as exportações dos Estados Unidos em automóveis formaram, num total de 8,9 %, da produção do país no mês de Julho, a proporção maior que houve em seis meses. As exportações do referido mês representam um aumento de mais de 100 % sobre as de Julho de 1922.

As estatísticas conhecidas no fim do ano de 1923 indicavam que as exportações de sete meses, de carros de passeio é mais de 200 % sobre as de 1921. As remessas de auto-caminhões foram quasi de 200 % mais que as dos períodos anteriores.

No que diz respeito ás perspectivas para o corrente ano, é demasiado cedo para prognosticar com segurança. Calcula-se, entretanto, que a produção de carros será de mais de 3.000.000. Se a duração comum de um automovel é de 7 anos, o pedido de substituições, mesmo nos Estados Unidos, apenas alcançaria 1.800.000 automóveis, ou seja o total de produção de 1917.



PARTE OFICIAL

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 9.779

(Publicado no «Diário do Governo» n.º 127 (1.ª série) de 7 do corrente)

Considerando que a actual organização dos Caminhos de Ferro do Estado, publicada no decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923, tem motivado repetidas reclamações do pessoal de todas as categorias dos mesmos Caminhos de Ferro;

Considerando que a segunda publicação do mesmo decreto, feita no *Diário do Governo* n.º 293, 1.ª série, de 10 de Novembro de 1923, a pretexto da primeira ter algumas inexactidões, contém matéria nova, o que fez aumentar o número de reclamações e ofender direitos adquiridos à sombra da primeira;

Considerando que a organização em vigor, se é certo que algumas reduções fez nos quadros do pessoal, multiplicou o número de órgãos directivos, complicando desnecessariamente o funcionamento de um dos mais importantes organismos do Estado;

Considerando que a prática tem demonstrado a inviabilidade de uma tal organização, causadora de repetidos conflitos de jurisdições;

Considerando que a criação da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros concentrou na mesma entidade tudo quanto respeita à liquidação de despesas e receitas, fornecimentos de materiais, processo de pagamentos e escrituração de despesas, não havendo a necessária distinção entre a entidade ordenadora e fiscal e a que administra, cobra e paga, o que constitui um inaceitável princípio de administração;

Considerando que, tendo sido reduzida ao mínimo a ingérvia dos directores das duas rãdes do Estado nos respectivos serviços de estatística, fiscalização, trânsito, reclamações, aprovisionamentos e contabilidade, a sua acção não pode exercer-se com a indispensável eficiência;

Considerando que a lei n.º 1.449 contraria a doutrina do artigo 36.º da lei n.º 1.355, que obrigou a administração dos serviços autónomos a regularizar a sua situação económica e financeira de forma a satisfazerem integralmente os seus encargos;

Considerando que urge uma intervenção imediata do Governo, no sentido de regularizar e melhorar os serviços ferroviários do Estado;

Considerando que as circunstâncias impõem a adopção de medidas transitórias que, sem provocar sensível perturbação nos serviços, tornem possível uma solução definitiva cuja preparação demanda mais demorado estudo;

Considerando que, dentro do critério de economia que tem orientado o actual Governo, se torna necessário realizar toda a possível redução de despesas nos Caminhos de Ferro do Estado;

Nos termos do artigo 1.º da lei n.º 1.344, de 26 de Agosto de 1922, e usando da faculdade que me é conferida pelo n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º — Na Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado são extintos:

- 1.º O Conselho de Administração;
- 2.º O Serviço de Saúde;
- 3.º A Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros;
- 4.º A Direcção de Serviços e Construções;
- 5.º O Serviço do Contencioso.

Art. 2.º — A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado é exercida sob a autoridade do Ministro do Comércio e Comunicações por um administrador geral, de livre escolha do Ministro, que deverá ser um engenheiro de reconhecida competência e com prática dos serviços ferroviários.

§ 1.º O administrador geral será coadjuvado no exercício das suas funções por dois adjuntos por ele propostos, que deverão ser engenheiros com prática de serviço de caminhos de ferro, um dos quais o substituirá nos seus impedimentos.

§ 2.º Os engenheiros a que se refere este artigo deverão ser diplomados com o respectivo curso por qualquer das escolas superiores de engenharia do país.

Art. 3.º — O título IV do decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923, é modificado como segue:

Compete ao administrador geral:

1.º Regular a aquisição de material fixo e circulante e dos materiais, ferramentas e utensílios, e fazer organizar os processos de compra dos que convenha adquirir em comum para as duas direções;

2.º Propor ao Governo as dotações orçamentais para os serviços de exploração e bem assim as que para as obras autorizadas e aquisições de material fixo e circulante pessam ser destinadas do fundo especial, e do mesmo modo quaisquer operações financeiras que pelas disponibilidades desse fundo convenha efectuar;

3.º Submeter à homologação do Ministro as tarifas, os horários e os contratos de serviço combinado, sem prejuízo das funções consultivas que à Junta Consultiva de Caminhos de Ferro pertencem;

4.º Submeter à aprovação superior os projectos das linhas e ramais a construir;

5.º Administrar o fundo especial dos caminhos de ferro criado pelo artigo 20.º da carta de lei de 14 de Julho de 1899;

6.º Adjudicar fornecimentos até à importância de 50.000\$00, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e submeter à aprovação do Ministro os contratos que excedam aquela importância;

7.º Autorizar a execução de obras por administração, tarefa ou empreitada, até a importância de 50.000\$00.

8.º Autorizar o pagamento, com receitas arrecadadas, das despesas consignadas no orçamento, nos termos do presente decreto;

9.º Entregar ao Tesouro, até o fim de cada ano económico, as quantias que lhe pertencem, nos termos e pelas formas preceituadas no presente decreto, e depositar na Caixa Geral de Depósitos, depois de feita a respectiva liquidação, as quantias pertencentes ao fundo especial;

10.º Aprovar os regulamentos do serviço interno;

11.º Submeter à aprovação superior as contas, por anos económicos, da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, e publicar os relatórios e estatísticas concernentes à construção e exploração, e bem assim as contas mensais de receita e despesa, em conformidade com os modelos estabelecidos;

12.º Propor à homologação ou aprovação do Ministro os quadros do pessoal, as nomeações, promoções, demissões, castigos, recompensas e reformas do mesmo quadro, quando tenham de ser feitas por decreto;

13.º Conceder os passes e bônus que, nos termos do respetivo regulamento, eram da competência do conselho de administração;

14.º Inspeccionar todos os serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 4.º — O administrador geral tem um consultor jurídico, cuja nomeação é de competência do Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 5.º — O administrador geral com os seus dois adjuntos, o consultor jurídico e os directores do Sul e Sueste e Minho e Douro formam um conselho consultivo, que terá de ser por aquele ouvido sobre os assuntos dos n.ºs 1., 2., 3., 10. e 12.º do artigo 3.º, podendo, desde que o administrador geral o julgue conveniente, emitir o seu parecer sobre quaisquer outros.

§ único. Os membros do Conselho de Administração que, por virtude deste decreto, ficarem na situação de adidos, enquanto lhes não for determinada outra função, farão parte do Conselho a que se refere este artigo.

Art. 6.º — A Secretaria Geral é constituída: pela Repartição Central, compreendendo as secções de expediente e arquivo e pessoal, e pela Repartição de Contabilidade, compreendendo as secções de escrita geral, de receitas e despesas da Direcção e da Caixa de Reformas e Pensões.

§ único. A Repartição de Contabilidade tem também a seu cargo a escrituração das receitas e despesas de fundo especial.

Art. 7.º — O artigo 42.º do decreto n.º 8.924 será modificado conforme se segue:

Os serviços de exploração, estudos e construção dos Caminhos de Ferro do Estado são exercidos por duas Direcções, denominadas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

§ 1.º Inclui-se igualmente a estas duas Direcções a fiscalização da construção das linhas complementares das rãdes do Estado, quando concordadas a empresas;

§ 2.º Estas Direcções ficam subordinadas ao administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 8.º — O artigo 44.º do decreto n.º 8.924 será modificado conforme se segue:

Cada uma das Direcções compreende a secretaria e os seguintes serviços:

Contabilidade e tesouraria.
Movimento, tráfego e reclamações.
Fiscalização e estatística.
Via e obras.
Material e tracção.
Armazens gerais.
Saúde.
Construção e estudos.

§ 1.º Quando pela sua menor importância os trabalhos de estudo e construção não justifiquem a existência dum serviço privativo, ficarão a cargo dos serviços de via e obras, constituindo uma secção;

§ 2.º A frente da secretaria ficará um secretário com a categoria de chefe de repartição.

Art. 9.º O serviço de Contabilidade e Tesouraria compreende três repartições:

- 1.º Processo;
- 2.º Escrita e Contabilidade;
- 3.º Tesouraria.

As atribuições destas diferentes repartições são as que se encontram consignadas para os Serviços com as mesmas denominações nos artigos 17.º, 18.º e 19.º do decreto n.º 5.695, de 10 de Maio de 1919.

Art. 10.º As atribuições dos Serviços de Fiscalização e Estatística, Saúde, Armazens Gerais, Estudos e Construção são as que constam respectivamente dos artigos 21.º, 25.º, 26.º e 2.º do citado decreto n.º 5.605.

Art. 11.º O pessoal das Direcções e Serviços extintos será distribuído como segue:

1.º O pessoal da extinta Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros será distribuído pela Secretaria Geral, e pelos Serviços da Contabilidade e Tesouraria, Tráfego, Fiscalização e Estatística e Armazens Gerais das duas Direcções;

2.º O pessoal da extinta Direcção de Estudos e Construção será distribuído pelos Serviços de Estudos e Construção das duas Direcções;

3.º O chefe do extinto Serviço do Contencioso, passará a Consultor Jurídico da Administração Geral;

4.º O pessoal do extinto Serviço do Contencioso será distribuído pela Administração Geral e pelas duas Direcções;

5.º O pessoal do extinto Serviço de Saúde da Administração Geral será distribuído pelos Serviços de Saúde das duas Direcções.

§ 1.º Na distribuição acima referida ter-se há em consideração os quadros do pessoal que estavam em vigor nos mencionados serviços na data em que entrou em execução o decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923, procurando-se, quanto possível, que cada funcionário volte a ocupar o lugar que exercia na vigência da anterior organização, salvo as modificações estabelecidas no presente decreto;

§ 2.º Nenhum empregado poderá ficar por efeito deste decreto com vencimentos inferiores aos que percebia à data da sua publicação.

§ 3.º O administrador geral dentro de um mês proporá ao Ministro a distribuição do pessoal conforme o preceituado neste artigo.

Art. 12.º São revogados o artigo 4.º, os títulos II, IV, VI e VII, e artigos 44.º, 45.º, 46.º, e 47.º do decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923, mantendo-se em vigor as partes restantes do mencionado decreto, excepto no que for contrário ao disposto no presente diploma.

Art. 13.º A Caixa de Reformas e Pensões continuará regulada pelo decreto n.º 8.392, de 26 de Setembro de 1922.

Art. 14.º Os lugares de directores e sub-directores das reles do Sul e Sueste e Minho e Douro são excluídos do quadro privativo dos engenheiros dos Caminhos de Ferro do Estado, devendo, porém, ser preenchidos sempre por engenheiros diplomados por qualquer das escolas superiores de engenharia do país.

Art. 15.º A Administração Geral estudará e proporá uma nova organização dos Caminhos de Ferro do Estado, tendo em vista não só as modificações introduzidas pelo presente decreto na que está actualmente em vigor, mas ainda a boa economia e regularidade dos serviços, procedendo à revisão dos quadros do pessoal.

Art. 16.º Em quanto não for publicada a organização a que se refere o artigo 15.º não se farão novas nomeações de pessoal para os quadros dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 17.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 7 de Junho de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Alvaro Xavier de Castro — Alfredo Ernesto de Sá Cardoso — José Domingos dos Santos — Américo Olavo Correia de Azevedo — Fernando Augusto Pereira da Silva — Domingos Leite Pereira — Nuno Simões — Mariano Martins — Helder Armando dos Santos Ribeiro — Júlio Ernesto de Lima Duque — Joaquim António de Melo e Castro Ribeiro.

Lisboa, 9 de Junho de 1924.

A utilização da hulha branca em França

Os progressos realizados desde 1920 na utilização das quedas de água francesas e na regularização dos rios Sena, Loire e Reno, vão permitir à França triplicar a sua produção industrial e, desse modo, aumentar em notável proporção a sua fortuna, apesar de todas as combinações fraudulentas da finança internacional contra o franco.

Dos trabalhos recentemente começados em vista da utilização da hulha branca fora dos grandes rios, sobressae em cifras oficiais, que, no Massís Central para as bacias da Dordonha, do Lot e do Taro, contam-se 35 hidro-electrificadas novas, em serviço ou em via de acabamento.

Para os Pirineus, as forças hidráulicas instaladas são, atualmente de 175.000 H. P.

Dezenove fábricas novas estão em construção ou projetadas: 2 sobre o Ande, o sobre o Tit, 11 sobre os ribeirões de Pau, de Ossan e de Aspe, que fornecerão 260.000 cavalos novos, aumentando a potência já em rendimento de 88 %.

O Reno, que oferece entre Basileia e Strasburgo, no percurso francês, uma diferença de 107 metros, poderá dar facilmente 800.000 H. P. nas oito fábricas projetadas de Huningue, onde atualmente está em construção uma barragem de grande importância.

A bacia do Rhodano, que só fornece 68.000 H. P. é, sem comparação, a melhor acondicionada; sem contar as numerosas quedas já utilizadas nos Alpes, na Saboia e no Delfinado pelas papelarias, oficinas metalúrgicas e electro-químicas, a lei de 1921, que previu o aparelhamento do Rhodano, em via de realização, permite esperar uma próxima contribuição de 757.000 H. P. com 18 fábricas 6 da fronteira de Lyon a Beaucaire com 380.000 H. P., ou sejam seis vezes mais que em 1919.

Os tributários do grande rio já dão, principalmente, o Isére, o Drac e os lagos alimentados regularmente por abundantes quedas de neve, mais de 1.206.000 H. P., aos quais proximamente virão juntar-se mais de 1.500.000 H. P., quando as 16 novas fábricas forem aparelhadas.

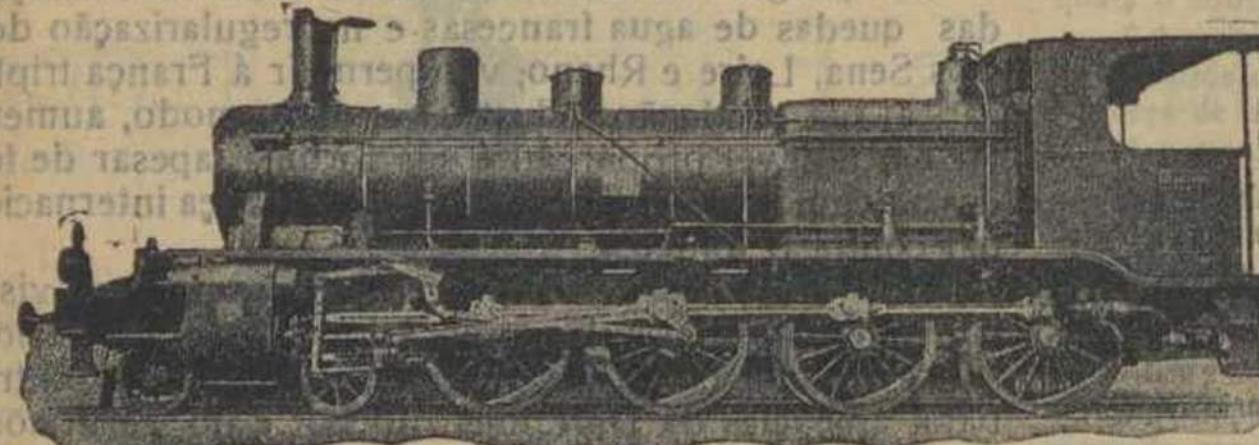
A Provença, com a Baixa-Durance e Guyana, a Gironda, a Clarée trazem o seu modesto contingente de 250.000 H. P., que aumentarão proximamente de 300.000 H. P. novos, quando os trabalhos da alta bacia de Durance e de Tinée estiverem terminados.

Em resumo, a energia hidráulica e hidro-electrica das regiões montanhosas Massís Central, Vosges, Jura, Pirineus, Alpes, que actualmente é de 2.854.000 H. P., será elevada dentro em pouco tempo a perto de 7.000.000 H. P. dando à indústria francesa um impulso poderoso e aumentando em proporções colossais a fortuna nacional da França.

Curso de cambios, comparados

	Em 27 de Junho	Em 15 de Agosto		
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres			15 1/64	17/8
Paris	1.800	1.870	1.810	1.840
Madrid	4.680	4.730	4.420	4.470
Alemanha			—	—
Amsterdam		11.600	12.840	12.950
New York	34.900	36.300	34.200	34.500
Italia	1.500	1.530	1.450	1.470
Suissa	5.780	5.820	6.190	—
Bruxellas	1.740	1.800	—	—
Libras			149\$50	150\$00

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



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

Capital : 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral :

5, Rue La Boëtie — PARIS

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

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias :

BELLO & BRAVO

— Rua Augusta, 177, L.

Vago

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

WESTINGHOUSE
ÉTABLISEMENTS DE FREINVILLE
SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonima dos ATELIERS GERMAIN

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways

Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automoveis. — Molares fixos a essencia e a petróleo. — Peças mecanicas em todos os generos.

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

9.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GÉNEROS FRESCOS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA

Os preços da tarifa acima indicada são, presentemente, os que constam do seguinte quadro:

PERCURSOS	Quilometros	Até 5 quilos		Mais de 5 até 10 quilos		Mais de 10 até 20 quilos		Mais de 20 até 30 quilos		Por expedições de peso mínimo de 50 quilos ou pagando como tal (c) Por tonelada		
		Reco-vagens	Gêneros frescos	Reco-vagens	Gêneros frescos	Reco-vagens	Gêneros frescos	Reco-vagens	Gêneros frescos	Reco-vagens	Gêneros frescos	
Destinos ou procedências de Paris												
ESCUUDOS												
Percorso português (a)												
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso ou vice-versa.	402	4\$07	4\$07	8\$13	8\$13	16\$24	16\$24	24\$37	558\$25	476\$74		
Todas as estações da Beira Alta	253	2\$55	2\$55	5\$09	5\$09	10\$17	10\$17	15\$25	353\$10	316\$36		
Percorso espanhol (b)												
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso	635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	9,20	230,58	165,03		
Percorso francês (b)												
De Hendaye a Paris ou de Paris a Irun	820	3,55	3,45	,7,15	6,95	14,25	13,90	19,95	495,35	344,95		
Destinos ou procedências de Bordeaux-St. Jean												
ESCUUDOS												
Percorso português (a)												
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso ou vice-versa.	402	4\$07	4\$07	8\$13	8\$13	16\$24	16\$24	24\$37	558\$25	476\$74		
Todas as estações da Beira Alta	253	2\$55	2\$55	5\$09	5\$09	10\$17	10\$17	15\$25	353\$10	316\$36		
Percorso espanhol (b)												
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso	635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	10,35	243,80	172,50		
Percorso francês (b)												
De Hendaye a Bordeaux-St. Jean ou de Bordeaux-St. Jean a Irun	236	1,15	1,40	2,15	2,10	4,30	4,45	6,40	151,90	104,90		
(a) Nos preços indicados para o percurso português está incluído o imposto de sêlo e emolumento e a sobretaxa que, dum forma geral, onera as tarifas portuguesas.												
(b) Nos preços indicados para o percurso espanhol e francês estão incluídas as sobretaxas que oneram as tarifas espanholas e francesas.												
(c) Estes preços aplicam-se, respectivamente, às recovagens de peso superior a 30 quilos e aos gêneros frescos de peso superior a 20 quilos.												

As taxas portuguesas e francesas de que trata a alínea B) da condição 1.ª, são as seguintes:

Taxas portuguesas por expedição	Imposto de Assistência	Escudos
	Registo à partida das estações portuguesas..	\$01
Taxas francesas por expedição	Imposto de sêlo.	Francos
	Direito de registo à partida das estações francesas.	0,30
	Recovagens	0,45
	Gêneros frescos	0,40

O presente anula e substitue o 8.º Aditamento à citada tarifa, datado de 23 de Junho de 1924.

Lisboa, 18 de Agosto de 1924.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita