

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 881

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Souza, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Secca, 7

LISBOA, 1 de Setembro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Secca, 7 - 1.º
Telephoe: Central-27

Anexo deste numero

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — 9.º Aditamento à tarifa especial P. H. F. n.º 3 — Grande velocidade. Transporte de recovagens e géneros frescos entre Portugal e França.

SUMMÁRIO

Caminhos de ferro e socialismo de Estado, por J. Fernando de Souza pag 183
Comunicações radio-electricas " 185
O raid Lisboa Macau " 185

Do negocio da prata ao negocio dos tabacos por

Augusto da Costa	186
Viagens e Transportes	187
Linhas portuguezas	187
Produção mundial de ouro e prata em 1923.	187
As catástrofes ferroviarias, por Andrade Gomes	188
Linhas estrangeiras	190
Relatorio sobre principaes causas da alta de preços	191
Platina do Transwal	191
O novo regime ferroviario espanhol	192
Parte Financeira	193
Curso de cambios comparados.	193

Caminhos de Ferro e socialismo d'Estado

A REFORMA DOS CAMINHOS DE FERRO HESPAÑHOES

por J. FERNANDO DE SOUZA

Na *Gazeta* de 1 de Maio ultimo demos noticia do projecto de reorganisação financeira e administrativa dos caminhos de ferro hespanhoes, cujo estudo fôra confeado ao Conselho superior creado por decreto de 26 de Janeiro. Desde logo frizámos as deploraveis tendencias socialistas d'esse plano, que representava a absorpção das companhias pelo Estado.

Constituiu-se o Conselho, no qual predominam numericamente os representantes do Estado. Discutiu o projecto e em 12 de julho ultimo foi decretada a nova organisação, que pouco difere da que o projecto delineára.

Importa fazer a sua critica paralelamente com a enumeração das suas disposições iniciada na *Gazeta* de 1 do corrente.

Precede-o um relatorio que friza a liberdade que ás empresas se deixa de se integrarem no novo regime, liberdade que se pode quasi comparar com a que o marido dava á mulher, com a qual jogava a bisca: "*joga paus, senão mato-te*". Veremos que genero de liberdade é essa.

E' incontestavel vantagem a de um racional agrupamento de linhas, com a consequente unificação da exploração e melhor utilização do material e simplicidade nas relações entre as empresas. E' preciso porem que essa base incontestavel se não procure pela abusiva acção de um socialismo d'Estado injusto e de perniciosas consequencias para a economia ferroviaria.

Os exemplos do resgate da rede de Oeste em Fran-

ça, e os mais pavorosos do sovietismo russo e do semi-sovietismo portuguez são bem frisantes.

Das deploraveis tendencias que inspiraram o decreto dão testemunho algumas afirmações monstruosas do relatorio justificativo que o precede e que revela uma erronea concepção economica e juridica. Citemo-las:

«En la distribucion de productos de las Empresas se tiene en cuenta que **el auxilio que presta el Estado con las tarifas** y con su intervencion economica e tecnica debe compensar-se, por lo menos, con el interés y amortizacion correspondientes.

Sobre esta base distribuyende-se los productos em relacion con el valor del establecimiento de los concesionarios y, en consecuencia, com los capitales del Estado, es logico que **dando este la tarifa** y su capital para contribuir con el de la Empresa y obtener los rendimientos, no se limite su intervencion en relacion con los productos a conseguir um interés y una amortizacion previamente calculadas, pues dichos productos, sean lo que fueren, dependen, non, solo de la gestion de la Empresa, sino de la total intervencion del Estado, que equivale a una gestion».

Lê-se e não se acredita!

A tarifa é um typo generico de contracto de transporte, estipulando a remuneração do serviço prestado pelo transportador e tem por fim não só ocorrer ás despesas originadas pelo transporte e pela conservação das linhas e material, como também assegurar a possivel remuneração e amortisação do capital neles immobilizado. Porque a linha ferrea constitue um monopolio concedido pelo Estado para a prestação de servi-

ços publicos, tem o Estado direito de homologação das tarifas para evitar excessivas exigências e desigualdades abusivas. Se a remuneração do capital se torna excessiva (caso rarissimo), pode por combinações com as empresas fazê-la reverter em parte para a construção de novas linhas ou melhoramentos das existentes, mercê dos meios de influencia e acção de que o Estado dispõe.

Não perde por isso a tarifa o character essencialmente industrial de remuneração de um serviço, tendo por limite máximo o valor economico do transporte.

Não é de modo algum, nem como tal se pode considerar, concessão ou donativo do Estado, cuja propriedade por assim dizer este possa reivindicar.

E' pois monstruosa e absurda a alegação de que o Estado dá a tarifa.

Não tem este o direito de negar a sua justa elevação paralela ao augmento do custo da exploração e dos materiaes nela empregados. Os augmentos de tarifas, nem os pode negar, quando sejam justificados, nem attribuir-lhes determinado destino com exclusão de outras applicações legitimas e necessarias.

Posto assim em relevo o criterio vicioso, o postulado absurdo e injusto, que serve de base ao decreto hespanhol, analysemos as suas disposições.

Segundo a base 1.^a o Estado exerce a sua intervenção, procurando agrupar as linhas por meio de fusões, cedencias e resgates, para formar os grupos que o Conselho superior propozer no plano que no prazo de um ano tem que apresentar ao Governo.

As aquisições de material novo e as obras complementares são custeadas pelo Estado, que subministra os capitaes precisos. As empresas ocorrem ás despesas d'exploração. Do mesmo modo a construção de novas linhas é encargo de Estado, que para isso cria e dota uma caixa ferroviaria do Estado (base 4.^a) e uma divida especial ferroviaria amortisavel (base 5.^a) a cargo da Caixa.

Por esta forma, em vez de serem as companhias, com ou sem auxilio do Estado, que recorram ao credito, é este que vem buscar ao mercado os recursos necessarios. E' o systema contrario ao que nos principais paizes, como a França, a Inglaterra, e os Estados Unidos, se segue. Procura-se neles fortalecer o credito das companhias, que recorrem directamente ao mercado para as suas necessidades, e dispensar o Estado d'exercer essa funcção.

São desde logo fixadas as datas de reversão dos concessões e na base 2.^a enumeram-se as empresas que voluntaria ou obrigatoriamente ficam sujeitas ao novo regime, sendo classificadas na base 3.^a conforme recebem ou não auxilio do Estado e com este podem ou não deixar de ter deficit.

Para as obras complementares e aquisições de material devem ser formulados pelo Conselho planos geraes abrangendo um quinquenio para serem gradualmente executados em anos sucessivos (base 6.^a).

A base 7.^a estatue as normas para a revisão da

legislação e para a construcção e exploração de novas linhas.

A base 8.^a define as attribuições do Conselho Superior, que são latissimas, pois que é ele que propõe os planos geraes das linhas e seu agrupamento, os acordos com as empresas para as obras complementares, os resgates e transferencias, a construcção de novas linhas e o seu systema d'exploração, as normas da unificação de methodos e serviços, as modificações dos tribunaes de trabalho, as das leis ferroviarias.

Em relação a tarifas é o Conselho que as estabelece e modifica.

E' ele ainda que inspecciona todos os serviços das empresas, que promove as emissões da divida ferroviaria, que determina as amortisações do activo das companhias.

A ele submetem as empresas os projectos, os contratos de fornecimentos de mais de 50.000 pesetas, os quadros do pessoal e vencimentos, as modificações do systema de remuneração, os contratos do trabalho, os balanços e contas.

E' assim exercida por ele a mais minuciosa tutela sobre as companhias, como se fossem repartições publicas.

Para tão complexas funcções divide-se o Conselho em secções, tendo desde logo character permanente as de exploração commercial, de unificação do material, de contabilidade e Caixa ferroviaria, de agrupamento de linhas.

E' uma complicada burocracia que se vae crear, ficando as respectivas despesas a cargo das empresas, entre as quaes são repartidas.

A base 9.^a é uma das mais importantes e complicadas da reforma, dizendo respeito á avaliação das diversas especies de capitaes

Distingue-se o *capital do Estado*, constituido por subvenções para obras e material e por linhas cedidas temporariamente;

O *valor real d'estabelecimento* dos concessionarios, constituido pelo custo das linhas e material, terrenos, repartições, officinas, instrumentos de trabalho, e metalico em caixa para a exploração;

os *capitaes reaes do concessionario*, que são o valor real d'estabelecimento menos as obrigações não amortisadas, pelo valor real d'emissão, e subvenções reintegraveis. Os *antecipos* feitos nos termos dos decretos de 1920 e 1921 são considerados dividas condicionadas;

o *capital do concessionario sujeito a amortisação*, que é o capital real menos as subvenções não reintegraveis e os fundos obtidos por obrigações já amortisadas.

O valor real d'estabelecimento determina-se pela capitalisação, ao juro de 4,25 % do produto liquido medio dos ultimos 15 anos, contando-se como receitas brutas a sobretaxa de 15 % e os antecipos para subsidios ao pessoal, não podendo a media geral exceder a de dois periodos de 5 anos anteriores a 1919, que as empresas julguem mais aproximadas da normalidade.

A avaliação real e a capitalisação do rendimento liquido constituem limites maximo e minimo do valor real, que entre eles será fixado pelo Conselho.

Provisoriamente tomar-se-á a capitalisação pelo rendimento dos ultimos quinze anos, reduzida ou acrescentada de 10 % da diferença para o valor d'estabelecimento do balanço de 1923.

E' facil avaliar a quantos arbitrios e contestações se presta esta serie de avaliações.

Mais criticavel ainda é o que se preceitua na base 10.^a que regula a fixação das tarifas.

Estabelecem-se três periodos com regimes diferentes: o *transitorio*, o *provisorio* e o *definitivo*.

O primeiro começa desde já, e termina quando se entre no provisorio para as empresas que se integrem no novo regime, e, para as outras, quando finde o prazo para sua entrada, ou declarem não a quererem. Segundo a 4.^a disposição transitoria aplicar-se-ão as tarifas actuaes com a sobretaxa de 15 % e os *antecipos* para o pessoal reduzidos conforme o preceituado no decreto, mas sem que as empresas possam reduzir as subvenções concedidas à sombra dos *antecipos*.

O periodo provisorio começa quando se ponham em vigor as novas tarifas estudadas durante o periodo transitorio.

Finalmente o periodo definitivo começa com a aplicação de tarifas preparadas no transitorio e baseadas no valor do capital e na remodelação das despesas d'exploração.

As tarifas para esse periodo definitivo são fixadas pelo Conselho, com informação prévia das empresas, assim esbulhadas do direito de iniciativa, que lhes pertence e a que correspondia a homologação do Estado.

Na sua determinação o Conselho terá em vista que a receita de cada grupo de linhas ocorra ás despesas d'exploração, ás pensões de reforma e encargos respectivos, aos encargos financeiros (juro e amortisação de titulos), ao juro legal e uma amortisação rasoavel do capital do Estado, e ao rendimento do capital real do concessionario com o juro e amortisação estatuidos para o do Estado.

Por esse processo complicado se relaciona esse rendimento com o dos ultimos 15 anos, affecto de um coeficiente de correcção relativo ao augmento do tráfego.

As tarifas calculadas sobre essas bases financeiras põem-se em vigor a titulo d'ensaio por 1 a 2 anos, sendo em seguida rectificadas e postas em vigor por 6 anos.

As companhias poderão propor tarifas reduzidas, abaixo das que o Conselho estabelecer, sendo responsáveis pelo déficit que da sua aplicação resultar.

Para o periodo provisorio aplicar-se-ão ás tarifas actuaes coeficientes de correcção estatuidos pelo Conselho, ouvindo as empresas.

Far-se-hão os estudos para uma classificação uniforme das mercadorias e fixação de classes que permitam o agrupamento nacional das mercadorias, com

Comunicações radio-electricas

Segundo dados officiaes, a República do Mexico tinha em 31 de Dezembro do ano findo 24 estações radio-telegraficas.

A mais poderosa é a de Chapultepec, que está montada com um sistema Telefunken de 200 kilowatts, e envia um comprimento de ondas de 4.500 metros. Esta estação foi ouvida na Europa e na America do Sul, sendo o seu alcance diurno de 13.000 quilómetros e o nocturno de tres vezes aquela distancia.

Para completar as comunicações por meio do radio entre as Americas, a "United Fruit Company" e a "Tropical Radio Telegraph Company" estão instalando em diversos pontos seis estações transmissoras munidas de novos tubos de 20 kilowatts.

As seis estações são situadas em Nova Orleans e Miami, nos Estados Unidos; Puerto Barrios, em Guatemala; Tegucigalpa, Honduras; Managua, Nicaragua; e Almirante, Panamá.

A "Tropical Radio Telegraph Company" está incumbida de todas as estações, com excepção das de Puerto Barrios e Almirante, que se acham a cargo da "United Fruit Company".

Espera-se que o sistema completo esteja concluido dentro de breves dias.

O «raíd» Lisboa-Macau

Devem chegar dentro em poucos dias a Lisboa os glorióssos aviadores Brito Paes e Sarmiento Beires que durante a sua viagem pela America do Norte receberam as suas significativas demonstrações de apreço pelo seu valoroso feito, não só dos seus compatriotas que em grande numero se encontram naquelas paragens trabalhando em busca de um futuro confortavel, como dos naturais e das colonias de outras nações.

A *Gazeta* que num dos seus últimos números prestou a devida homenagem a esses dois insignes portugueses que tanto honram a patria, faz votos para que em breve possam receber a consagração dos seus compatriotas que lhes preparam uma recepção condigna na ocasião do seu desembarque em Lisboa.

tipos uniformes e taxas decrescentes, bem como para o estabelecimento de tarifas combinadas.

No ultimo ano do periodo indicado proceder-se-á à revisão das tarifas, podendo todavia ser corrigidos os tipos de cobrança nesse periodo, se as circunstancias o exigirem.

O Governo pode conceder, por motivos de conveniencia publica, reduções parciaes ou temporaes de tarifas, dando em troca compensações noutras tarifas.

No proximo artigo apreciaremos este complicado regime, que atribue poderes discrecionarios ao Conselho superior.

Do negócio da prata ao negócio dos tabacos

PER AUGUSTO DA COSTA

Pior do que um ministro incompetente é, em nosso entender, um ministro teimoso. Porque, se o ministro é apenas incompetente, tão depressa lhe façam sentir quanto essa incompetência prejudica o país, tão depressa ele abandonará o governo; ao passo que um ministro teimoso, mesmo que a sua incompetência seja vista pelos próprios cegos, põe os pés à parede, e não sai do seu lugar sem levar atrás de si todo o ministério. Se porventura o ministério tem tanto de incompetente como de teimoso, então o caso torna-se muito mais complicado, porque as carrapatas não cessam enquanto o ministro se não vai embora, sem levar atrás de si todo o governo, e o governo não deixa o poder porque as circunstâncias políticas não são de molde a permitir a constituição dum ministério constitucionalmente regular, que o possa substituir. . . E aqui temos nós como a teimosia dum ministro incompetente embarça seriamente a vida do país.

Porque se não vai embora o sr. Daniel Rodrigues? Não lhe têm faltado indicações nesse sentido. Desde os seus próprios correligionários, até aos seus mais extremos adversários, todos têm indicado ao ministro das finanças o caminho da rua. As indicações parlamentares, na questão dos tabacos, não foram outras; não teve outro significado a aprovação dada pelo Parlamento à moção Antonio Maria da Silva, e aos considerandos da moção Nuno Simões. Simplesmente, o ministro das finanças entende que não pôde sair—ele só—pelo acordo dos Tabacos, quando todos os seus colegas do ministério se solidarizaram com elle, antes da questão ser submetida ao Parlamento. E como o ministério não julga conveniente demitir-se nesta ocasião, aí temos nós a borrasca sobre as nossas cabeças. . . Para melhor as coisas correrem, o ministro, além de não se demitir, ainda por cima se dispõe a manter a todo o transe o acôrdo com a Companhia dos tabacos. E é esse acôrdo, tão bom para a Companhia, que o Estado não deve manter, tais são os prejuizos que ele lhe acarreta. . .

Em síntese, o que vem a ser esse acordo? Isto: *quarenta mil contos de prejuizo para o Estado. Dizia a Epoca:*

“Da inspecção que um delegado do Estado fez á contabilidade da Companhia verificou-se que esta falsificara a escrita pretendendo fraudar o Estado em 25.000 contos, numeros que, nesta altura, o talentoso deputado Ferreira da Rocha supõe elevados a 40.000 contos.

O sr. Daniel Rodrigues, em lugar de coagir a Companhia á liquidação desta verba o que fez?

Absolveu a Companhia dos seus compromissos averiguados e, pondo de parte a applicação do decreto n.º 4510 que deveria render uns 52.000 contos, limitase a receber nos exercicios de 1924-25, 1925-26 respectivamente 15.000 e 16.000 contos.

Pelo acordo que a Companhia obteve por escuras

influencias junto do Ministro das Finanças, as vantagens para a Companhia dos Tabacos são apenas estas:

1.º Nada pagará dos 25.000 contos que o sr. dr. Alvaro de Castro lhe pedia.

2.º Não sofrerá o incomodo de se expor aos rigores do poder judicial.

3.º Nos dois anos que ainda faltam para a denuncia do contracto, dará ao Estado não 52.000 contos como era justo, consoante as disposições do decreto n.º 4510, mas tão somente 33.000 contos.

A estas resumidas considerações chegou o debate parlamentar, pela moção do sr. Nuno Simões, pelos numeros do sr. Ferreira da Rocha e até—oh! Ceus!—pela moção de desconfiança do sr. Antonio Maria da Silva que, não confiando no governo, mandara entregar o caso ao estudo duma comissão de tecnicos e juriconsultos, tão duvidosa é a competencia do parlamento.”

Eis, por outro lado, alguns dos numeros citados pelo deputado Ferreira da Rocha, no Parlamento:

“O debito da Companhia ao Estado ia se accumulando. Assim, deixando de parte o exercicio 918-919, para mais facilidade de exposição porque só parte dele esteve no regimen do decreto 4510, a Companhia vendera, de 1 de Abril de 1919 a 30 de Março de 1924, 14.958.553 quilos por 61.611\$013 escudos liquidos de encargos de venda. Da diferença, ou seja de 138.712\$646 escudos, um terço devia ser para o Estado e dois terços para a conta de sobre-encargos. E como o Estado só recebeu, nesse periodo, 7.647\$730 escudos, segue-se que em 30 de abril de 1924, a Companhia retinha em seu poder, fora de importancias devidas por outros fundamentos, escudos 38.539\$818, que, pela legitima applicação do decreto 4.510, ao Estado deviam pertencer.”

“A tabela de preços publicada com o acôrdo representa, dadas as proporções normais de venda das diversas qualidades de tabaco, um preço medio de 51\$517 por quilo. Supondo a mesma venda do exercicio de 1923-924,—e a venda, deve aumentar á custa da diminuição de venda do tabaco estrangeiro—quilos 3.862.155 o produto, deduzidos os encargos de venda a esse preço medio, será de 172.165.804 escudos dos quais o Estado recebera 20 por cento ou sejam escudos 34.433.160. Porém, se o decreto 4510 continuasse em vigor, legalizada o elevação de preços, o Estado receberia um terço daquela importancia liquida da venda depois de diminuida desta o produto provavel da mesma quantidade ao preço anterior á guerra. Quere isto dizer, o Estado teria direito a um terço da diferença entre 172.162.804 escudos e 15.448.620 escudos, recebendo portanto escudos 52.239.061, ou mais 17.805.901 escudos do que pelo acôrdo acabado de assinar. Note-se que este confronto se refere a tabela de preços já autorizada; logo que estes forem aumentados, a diferença contra o acôrdo será consideravelmente maior.”

Depois da publicação destes numeros, depois da moção António Maria da Silva, que suspendia o acôr-

do tão ruinoso para o Estado êle aparece aos olhos de todos — êle entregaria o seu estudo a uma comissão de juriconsultos, estava normalmente indicada a saída do ministro das finanças. Porque não sai o ministro? Porque não se suspende o acôrdo? Por teimosia, simplesmente. E pela teimosia dum ministro cattura sofre a Nação, um prejuizo de 40.000 contos!

Não bastava aos governos o negócio da prata, cujas condições são ainda desconhecidas — não se sabendo, portanto, quem ganhou, embora se saiba de fonte certa e segura que foi o país quem sofreu os prejuizos; não lhes bastava o negócio dos titulos da divida publica — onde se sabe quem ganhou (os especuladores e os seus aliados politicos, alguns exercendo altas funções no ministério das finanças...) e quem perdeu foi a Nação, como de costume; não lhes bastavam estas machadadas no credito do Estado e estes onerosos prejuizos para o Tesouro: quizeram mais e fizeram para isso o accordo dos Tabacos. Quem ganhou? A Companhia — e alguém mais, com certeza. Quem perdeu? A Nação, como sempre. A Nação é o bode expiatorio dos erros de todos os politicos.

... Que a prata vai ser transformada em oiro. Ninguém acredita. Seguiu a primeira, seguiu a segunda, seguirá a terceira e ultima remessa de prata, seguirá, porventura, todo o patrimonio artistico nacional, para solver compromissos de ha muito tomados, para pagar dividas de ha muito contraídas... um dinheiro que se desfez em fumo, certamente, como todo o dinheiro do Estado, nestes ultimos anos. Se em troca da prata nos viesse oiro, e se esse oiro servisse de base à nossa regeneração financeira e economica, enfim, como medida extrema de salvação publica, passaria. Seria doloroso, mas passaria. Assim é que não pode passar sem protesto, porquanto representa uma falta de senso administrativo, um desbarato de riquezas, uma almoeida que tem tanto de dolorosa como de inutil.

Quais são os planos financeiros deste governo? Como pretende ele iniciar a nossa regeneração economica?

— Augmentando, simplesmente, os impostos, para que possam ser augmentados aos parlamentares os respectivos subsidios. Assim, cada representante do povo passará a custar-nos, dóravante, a bonita soma de vinte e quatro contos por ano. E' muito pouco, pouquissimo, nada, como inicio de regeneração; mas é bastante como sintoma da inconsciencia administrativa que nos governa ha bastantes anos. Augmentar impostos não é recurso normal para num Estado equilibrar as suas finanças, porque a capacidade tributaria do país não é elastica.

E alem disso a um augmento de impostos corresponde normalmente um agravamento do custo da vida.

Produção mundial de ouro e prata em 1923

A produção mundial de ouro em 1923 foi de 73 milhões de libras sterlinas contra 64 milhões em 1922.

A de prata, que em 1922 atingio a 191 milhões de onças, ascendeu durante o ano passado a 212 milhões.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Há venda em todas as livrarias.



VIAGENS E TRANSPORTES

Comboios entre Caldas e S. Martinho

Desde o dia 21 do mez passado foram prolongados a Cela e Valado os comboios omnibus n.º 221 e 222 que se efectuam até 30 deste mez entre Caldas e S. Martinho.

O 221 que parte das Caldas ás 8,35 chega a Valado ás 9,35, e o 222 que parte de Valado ás 9,58 chega a Caldas ás 10,50

Serviços de camionagem

Foi recentemente inaugurada uma carreira de camionetes entre a estação de Cela e a povoação para o transporte de passageiros. Ha carreiras a todos os comboios.

— Devem tambem inaugurar-se brevemente carreiras de camiões entre as estações de Abrantes e Alferrarede e a vila de Mação, para o transporte de mercadorias e passageiros.

Transporte de recovagens e gêneros frescos entre Portugal e França

Em virtude do aumento das sobretaxas que incidem sobre os preços de transporte em Portugal, os preços de transporte de recovagens e generos frescos entre Portugal e França, ao abrigo da tarifa P. H. F. n.º 3 de grande velocidade, da C. P., foram tambem augmentados, motivo porque aquêla companhia publicou recentemente o 9.º Aditamento à referida tarifa, do qual constam detalhadamente, os participes portugueses, espanhois e francezes.



Linha de Cascaes. — Por portaria de 14 do mez findo foi aprovado o projecto de construção de uma nova estação de Caes do Sodré, que foi apresentado ao Governo pela Sociedade «Estoril».

Linha de Oeste. — Foi aprovado pelo Governo por portaria de 17 do mez passado, um projecto de alterações da estação de Caldas da Rainha, apresentado pela Companhia Portuguesa.

Casas de habitação para pessoal ferroviário. — O Sr. Ministro do Comercio e Comunicações aprovou por portaria de 14 do mez de Agosto último o projecto que lhe foi apresentado pela C. P. para a edificação em Campolide de uma «vila» operária para alojamento de dez familias.

As catástrofes ferroviárias

por ANDRADE GOMES

Dois grandes desastres, sucedidos com um pequeno intervalo de alguns dias apenas emocionaram fortemente o público e enlutaram algumas famílias portuguesas.

Relatarmos pormenores dessas duas verdadeiras catástrofes julgamos escusado, visto que a imprensa diária se desempenhou dessa missão com a proficiência que lhe é peculiar.

Limitar-nos-hemos, pois, a registar os lamentáveis acontecimentos que à fatalidades mais do que a qualquer outra coisa nós temos que atribuir, acompanhar com o nosso voto de sentimentos os que de todos os recantos do país foram emitidos, permitindo-nos a que sobre tão tristes factos deixemos aqui impressas algumas considerações que eles nos sugeriram.

Dissemos que mais à fatalidade do que a qualquer outra circunstância taes factos se produziram. Isto sem duvida alguma não satisfaz à maioria das pessoas que nos lerem, porque sendo a fatalidade uma coisa abstracta, difficil até de bem ser definida, não serve de elemento que contribua para apurar responsabilidades, que é o que no momento actual toda a gente deseja conhecer para se evitarem de futuros incidentes analogos.

Evidentemente que os desastres se não dariam se não se tivessem produzido quaesquer irregularidades no desempenho do serviço que prestam, por parte do pessoal ou material.

Ou um ou mais agentes deixaram de cumprir exactamente tudo quanto está prescripto nos regulamentos de caminhos de ferro, ou um defeito de uma peça de toda essa engrenagem formada de carris, travessas, máquinas, etc, que constitue o chamado caminho de ferro se não comportou como lhe era exigido no papel para que foi fabricado.

Em qualquer dos casos, o espirito humano só se satisfaz conhecendo de quem foi a culpa immediata e exiga o castigo para esse alguém.

Se, apelando para a nossa consciencia, considerarmos que em casos como os de Lamarosa e de Belem, os maiores culpados ou perderam a vida ou correram o risco de a perder devido ao seu descuido, qual será o castigo que juntamente lhe podemos impor?

Emquanto houver caminhos de ferro ha-de haver descarrilamentos e choques, como emquanto houver navios e aviões ha-de haver naufragios no mar e no ar. Só os não havia no tempo em que a intelligencia do homem ainda não tinha descoberto esses navios de transporte.

Responsabilidades ha sempre. Se uma peça de uma máquina saiu da fabrica com um defeito que não é facilmente apreciavel, essa peça pode dar logar a um grande desastre. Quem é o responsavel? O fabricante. Já alguém pensou num caso desses em exigir a responsabilidade ao fabricante duma peça que partiu dando logar a um incidente de que resultaram victimas? — Julgamos que não, e em boa razão não se lhe poderia exigir, pois que se ela a fabricou mal, quem a recebeu deveria ter verificado o defeito. Não o verificou talvez por não ser facilmente perceptivel. Quem é o responsavel? — A fatalidade.

Não conhecemos do que se terá apurado acerca da responsabilidade no desastre de Lamarosa. Temos ou-

vido dizer que é do maquinista do comboio que seguia para Leste e de cuja máquina se quebrou o engate que a prendia ao tender.

Quem é que nós pode afirmar que na peça ou peças desse engate não haveria um defeito de origem, isto é do fabrico, pelo qual nunca se havia dado por ser tão pequeno que passou despercebido durante todo o tempo em que andou em serviço, que com esforço que lhe era exigido foi pouco a pouco o defeito aumentando até ao momento em que se deu a rutura?

Não seria isto possível?

Mas, — poder-nos-hão observar, sendo assim o maquinista devia ter dado pela rutura e empregar os meios de que dispunha para providenciar e fazer substituir a máquina por outra.

Era tão facil, bastava parar na estação proxima conduzindo até lá o comboio com precauções, e telegrafar para o Setil para lhe ser enviada uma máquina que ha ali sempre pronta para socorro. Porque o não fez?

Provavelmente porque não deu pela quebra do engate, e cremos que é isso o que ele afirma.

Sendo assim de quem é a culpa? Só ha uma resposta que satisfaça: a fatalidade.

O caso de Belem é diferente. Não há duvida que houve o que se diz descuidos, e da parte do maquinista mais do que de qualquer outra individualidade, pois que segundo o que temos visto relatado não ia atento como devia e não viu os sinais para parar.

Aceitemos que fosse assim. Não está esse maquinista no hospital moribundo, sendo mais provavel que morra do que se salve?

Porque é que, esse homem que havia tantos anos conduzia comboios com verdadeira pericia e que tantas vezes na sua vida se arriscou a perde-la para evitar desastres tão grandes ou maiores do que aquele que o victimou a ele conjuntamente com o seu camarada fogueiro e alguns passageiros do comboio?

Se ele não morrer haverá alguém capaz de lhe querer impor castigo maior do que o que já sofreu?

Terá o agente que desempenhou as funções de chefe da estação maior responsabilidade no sucedido do que o maquinista?

Não nos parece.

Esse, se não cumpriu com todo o rigor tudo quanto para casos taes está regularmente previsto, fez no entanto tudo quanto ao seu espirito lhe acorreu para evitar a catástrofe e se mais não fez foi porque o seu espirito lho não indicou. Culpa dele? É difficil affirma-lo com consciencia.

Então? — Foi a fatalidade, e contra ela, caros leitores, não há regulamentos, não há prescripções, não ha sabedoria capaz de lhe servir de obstaculo.

Só não haverá desastres em caminhos de ferro quando estes não existirem, e exactamente nos países onde o caminho de ferro atingiu a maior perfeição, é que os desastres atingiram maior proporção e se dão com mais frequencia.

Queremos com isto dizer que não se devem apurar bem as causas e as responsabilidades dos desastres que se dão para evitar a sua repetição? — De maneira nenhuma. Mas é preciso que o façamos, não como se quizessemos vingar a morte dos que perece-

ram nas catastrophes, com uma ancia um tanto feroz de castigar alguém, como que a querer atenuar o sofrimento das famílias das vítimas e dos feridos que se salvaram, mas com a consciencia de honrosos, bons e civilizados, com a sensibilidade de gente culta que não tenha a presunção de tentar atenuar um mal, tornando-o ainda maior, isto é, arranjando mais vítimas ainda que serão certamente amanhã aquelas a quem queiram impor responsabilidades do facto, e que poderão ser lançados na miseria com suas famílias e irem pagar numa prisão, sem que dahi tenha resultado nada de bom para a comunidade. Ainda outras considerações que nos são sugeridas militaram em prol das que antes engendramos, e entre essas uma ha a que não nos podemos furtar a deixar aqui assinalada: — Porque razão se fazem e se consente que se façam comboios de material e de mercadorias ás horas em que circulam comboios de passageiros e de marcha rápida, numa linha como a de Cascaes? —

Não teria sido essa a causa primordial do desastre? —

Fizemos acima referencia ao que se passa em caminhos de ferro considerados os mais adiantados. Não deixa pois de ser interessante e oportuno conhecer alguma coisa do que por lá se passa e comparar com o que vae por cá.

No Boletim da Associação Internacional de Caminhos de Ferro, numero de Julho-Agosto do corrente ano, vem publicado o relatório anual dirigido pelo serviço de Inspeção de Locomotivas ao *Interstate Commerce Commission*, dos Estados Unidos, o qual nos fornece dados muito interessantes, alguns dos quaes vamos reproduzir para edificação dos nossos leitores.

No ano de 1922 produziram-se nos Estados Unidos 622 accidentes ferroviarios de que resultou ficarem feridas 709 pessoas e mortas 33; em 1923 esses numeros elevaram-se a 1348 accidentes, 1560 feridos e 72 mortos.

Muitissimos foram as causas desses desastres, figurando entre elas as explosões de caldeiras que em 1922 foram em numero de 33 dando a morte a 22 individuos e ferimentos mais ou menos graves a 51. — Em 1923 produziram 57 explosões, ficando mortos em consequencia 41 pessoas e feridas 88. Houve pois no ultimo ano um aumento de 75 % sobre o ano anterior nas explosões e de 86 % no de feridos por tal causa.

Accidentes desta natureza que tantos mortos causaram nos Estados Unidos, são felizmente desconhecidos nos nossos caminhos de ferro, mercê da forma como o serviço de inspecção e conservação das caldeiras das locomotivas é feito.

Pelos mapas estatísticos que fizeram no criado relatório, vê-se que taes accidentes são considerados normaes pelos engenheiros dos caminhos de ferro americanos, pois que eles figuram em columna propria dos mapas de accidentes em anos successivos.

Os engenheiros portuguezes da especialidade, com alguns dos quaes trocámos já impressões a este respeito, mostraram-se verdadeiramente assombrados, custando-lhes a comprehendder como accidentes de tal gravidade possam ser considerados como normaes, quasi como coisa corrente.

Temos caminho de ferro ha cerca de um seculo, que saibamos ainda até hoje não se registou um caso desta natureza.

E sem duvida muito elevado o numero de locomotivas ali em serviço, mas tambem é igualmente muito elevado o numero de depositos de maquinas e de magnificas instalações de separação existentes e sempre em construção que deveriam ser mais do que

suficientes para que accidentes de tanta importancia fossem evitados.

O numero de descarrilamentos nos E. U. em 1922 devidos a causas varias foi de 22 dando a morte a 5 pessoas e ferindo 61; e em 1923 foi de 38, com 4 mortos e 157 feridos. São tambem eloquentes estes numeros.

Em Portugal em 36 anos produziram-se accidentes de gravidade, causando victimas, apenas 12, ou seja uma média de 1 por cada 3 anos.

Não temos á mão, neste momento, o numero de quilómetros em exploração e o numero de locomotivas a que se referem os numeros do relatório citado, mas não se creia que a rede ferroviária portugueza sobretudo na parte explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes está muito distanciada como densidade de trafego das redes dos outros paises.

Se tomarmos a linha franceza de mais forte trafego — Companhia do Norte — que explora 4.200 quilómetros, acharemos aí em serviço em 1924, 2.900 locomotivas ou seja 0,69 por quilómetro.

Tem a Companhia Portuguesa 1.170 quilómetros em exploração e vai dispor dentro de poucos mezes para seu serviço, de 211 locomotivas ou seja 0,18 por quilómetro.

Na mais densa rede de França o serviço é pois feito com 3 a 4 vezes mais locomotivas do que na Companhia Portuguesa.

Se tivermos em conta por um lado a homogeneidade debaixo do ponto de vista trafego da rede do Norte da França e inversamente a heterogeneidade que existe entre nós debaixo do mesmo ponto de vista entre a Linha do Norte e a da Beira Baixa, a diferença de unidades de tracção por quilómetro é sensivelmente diminuida.

Mas se a densidade do trafego é menor entre nós, são contudo perfeitamente comparaveis os processos de exploração sobretudo debaixo do ponto de vista tracção.

As médias de velocidade de marcha efectiva dos ossos combóios Sud-Express são perfeitamente comparaveis aos combóios directos Paris-Calais e Boulogne.

Os nossos directos do Porto têm velocidade de marcha perfeitamente comparaveis com as dos directos de Lille-Cologne, etc.

São pois perfeitamente os mesmos os esforços perdidos ás locomotivas. Se no norte de França as cargas são mais fortes não tem essa Companhia rampas de nenhuma maneira comparaveis ás nossas.

Está muito nos habitos portuguezes sermos detractores de tudo quanto é nosso. Bom é que nos vamos corrigindo desse grande defeito que não nos abona nem mesmo aos olhos dos estrangeiros.

Os serviços de caminhos de ferro em Portugal estão ainda longe de ser um modelo de perfeição, mas bom é que o nosso publico se habitue a considerar que não são muito piores do que os de outras nações, sendo até melhores de que em algumas.

A Companhia Portuguesa que é a empresa que explora as linhas mais importantes do paiz deve considerar-se como uma companhia moderna nos seus processos de exploração que procura acompanhar todos os progressos que se vão dando nos caminhos de ferro estrangeiros.

As linhas do Estado, tambem, diga-se em abono da verdade, diligencia constantemente melhorar os seus serviços.

Não deve, pois, o publico ver accidentes como os que recentemente se produziram, um deles, o de La-



Linhas espanholas. — Em 29 de Julho ultimo foi aberto à exploração um novo troço da linha de Avila a Salamanca, na extensão de 35 quilómetros, de Peñaranda a San Pedro del Arroyo.

Com este novo troço em que existem as estações de Gimialcón, Narros del Castillo, Crespos e San Pedro del Arroyo, fica esta linha, cuja construção foi iniciada ha uns dezeseis anos, com 76 quilómetros, faltando para chegar a seu termo que é Salamanca, apenas 27 quilómetros.

A vantagem principal desta linha é o encurtamento da distancia entre Salamanca e Avila, que actualmente por via Medina é de 154 quilómetros.

— **Serviço telefónico para particulares nas estações de M. Z. A.** — A Companhia de M. Z. A. concedeu a uma empresa particular a colocação de telefones nas suas estações da rede antiga, que servem povoações onde existe serviço telefónico, aparelhos para serviço do público.

Para o efeito será instalado em cada estação um *Interruptor automático de prévio pagamento Martin*.

Linhas brasileiras. — Deve inaugurar-se no dia 7 d'este mez o troço de Joazeiro — Missão Velha do Caminho de ferro de Batusité, pertencente à Viação Cearense. O trecho terminal de Ingageiros a Crato está muito adeantado.

— Tem dado os melhores resultados as caixas de aposentações dos ferroviários das diferentes companhias, os quaes, alem da aposentação, concedeu assistencia medica aos seus associados.

Pelos numeros que seguem se pode apreciar a li-songeira situação dessas caixas:

A Caixa da «Rêde Sul Mineira» teve de receita 517.695\$687; despesa, 31.133\$022; saldo, 487.562\$665.

A da «Companhia Mogyana de Estradas de Ferro» teve de receita, 1.482 127\$804; despesa, 388.709\$727; saldo, 1.093.417\$077.

A de «Santo Amaro» Bahia, teve de receita, réis 26.286\$120; despesa, 7.111\$510; saldo, 19.174\$610.

A da «Maricá» teve de receita, 44.728\$500; despesa, 429\$300; saldo, 44.299\$200.

A da «Companhia do Dourado», São Paulo, teve de receita, 96.179\$371; despesa, 14.314\$900; saldo, 81.864\$471.

maroza, único nos anais da nossa história ferroviária, motivos para grandes receios.

E por pensar como nós, certamente, é que o Sr. Ministro do Comércio enviou ha poucos dias, um officio à C. P. louvando o seu pessoal pela forma como decorreram os serviços apos o choque da Lamaroza.

O acto praticado pelo Ministro tem um significado que deve ser compreendido pelo publico que deve continuar a ter confiança nos nos serviços ferroviarios, muito embora compreenha muito bem que para o contingente *fatalidade* é difficil senão impossivel descobrir preservativos absolutamente eficazes.

Se fosse possivel descobri-los ou inventa-los nunca se produziriam desastres, tanto em caminhos de ferro como em qualquer outro meio, por isso concluiremos como atraz dissémos, enquanto houver caminhos de ferro ha-de haver descarrilamentos e choques, como ha-de haver naufrágios enquanto se navegar.

A da «E. F. S. Paulo-Rio Grande» teve de receita, 760.000\$000.

A da «Leopoldina Railway» teve de receita réis 1.727.055\$530; despesa, 156.431\$230; saldo, réis 1.570.624\$300.

— No dia 1 deste mez foi inaugurado o ramal de Alegrete a Quarahy, até o quilómetro 58, da «Viação Ferrea» do Rio Grande do Sul.

— Com a inauguração do trecho do Rio São Francisco a Indayá, tem aumentado consideravelmente o trafego do Caminho de ferro de Paracatú.

Em 1923 foram transportados 25.951 passageiros, contra 21.633 em 1922, tendo-se verificado um aumento de renda de 31.569\$100, correspondente a 60 %. As bagagens e encomendas tiveram o movimento de 252 toneladas, à distancia média de 64 kms.,5, ou sejam 16.267 toneladas quilométricas. A receita desta rubrica apresentou um aumento de 34 % sobre a do ano passado.

A «S. Paulo e Minas», teve de receita, 23.492\$540; despesa, 7.876\$540; saldo, 15.617\$000.

A de «Mossoró» teve de receita, 9.975\$584; despesa, 418\$400; saldo, 9.557\$174.

A de «Ilhéos à Conquista» Bahia, teve de receita, 74.427\$610; despesa, 10.320\$500; saldo, 64.107\$160.

A da «Nazareth» teve de receita, 8⁰.103\$316; despesa, 11.919\$309; saldo, 68.184\$007.

A da «Victoria a Minas» teve de receita, réis 156.203\$460; despesa, 2.581\$160; saldo, 153.622\$300.

O transporte de mercadorias elevou-se de toneladas-quilométricas 132.713,5 em 1922, a 497 794,152 toneladas-quil. métricas em 1923, apresentando um aumento de renda de réis 48.104\$800, correspondente a 210 por cento.

— A Rêde Sul Mineira que tem actualmente em exploração 1.141 kms.,800 de linha, dos quaes 992.021 em Minas, 124,859 no Estado do Rio e 24,920 em São Paulo, teve de receita no ano findo 9.168.381\$463, e de despesa, 8.902.727\$427, inclusivé as quantias de 60.000\$, de quotas de fiscalização, e 116.634\$878, contribuição para a Caixa de Aposentações e Pensões, correspondente a 1 % da renda bruta.

A renda liquida durante o ano somou 163.173\$925 apenas, pois da renda bruta ha que deduzir a importancia de 102.480\$111, produzida pelo aumento de 1 1/2 % nas tarifas e tambem pertencente à Caixa de Aposentações.

— O «Diario Oficial» de 27 de Junho ultimo publicou um decreto creando a «Contadoria Central Ferro-viária» a qual tem o encargo de liquidar as contas do trafego mútuo das linhas férreas da propriedade da União ou por esta fiscalizadas, entre si e com outras.

Linhas Polacas. — Os caminhos de ferro da Polonia adquiriram recentemente na Belgica e na Alemanha locomotivas do tipo 2-10-0 para comboios de mercadorias. Estas maquinas podem rebocar comboios de 1.700 toneladas em terreno com pequenas rampas, e 1.400 em grandes pendentes. A carga maxima por eixo é de 17 toneladas.

São destinadas ao serviço entre Sosnovia e a região mineira de Silesia e Varsovia, trajeto que tem grandes pendentes.

Linhas Mexicanas. — Os caminhos de ferro do Mexico deram um «deficit» de 23.260.000 pesos, no exercicio de 1922-23.

Desde que o Estado tomou a seu cargo a exploração das linhas o «deficit» atinge 239.497.316 pesos.

Inaugurou-se no mez de Julho em Aguascalientes a grande convenção ferro-viária das Uniãoes dos Sindicatos de toda a Republica Mexicana.

Relatorio sobre as principais causas da alta dos preços

(Continuação do n.º 880)

Muitos países, reconhecendo as grandes vantagens do principio cooperativista, têm auxiliado por diversos modos as sociedades cooperativas, especialmente concedendo-lhes crédito. Entre nós ainda se não conseguiu que fôsse estabelecido o crédito às cooperativas, como foi concedido aos sindicatos e caixas de crédito agrícola.

9.ª — Evasão de produtos de primeira necessidade para Espanha

Em vista da grande desvalorização da nossa moeda em relação á de Espanha, a nossa situação é completamente desfavorável sob o ponto de vista das permutas entre os dois países, e os nossos produtos tendem a evadir-se irresistivelmente para Espanha, a despeito de todos os obstáculos alfandegários como as águas para um nível inferior.

Dada a diferença de cambial o espanhol vem comprar baratíssimo os produtos que entre nós reputamos caros.

Ineficazes têm sido as publicações de disposições proibitivas da exportação de certos produtos, e as barreiras alfandegárias entre Portugal e Espanha para pouco mais servem do que para dar lugar á indústria do contrabando.

Já se tem comparado o nosso país a um organismo a que falta um pulmão, isto é, que está asfixiado por laio de terra.

Dada a inutilidade comprovada das barreiras alfandegárias entre os dois países, mais valeria chegar-se a um acôrdo franco de comércio livre entre os dois países, com o que só teriam a sofrer os que vivem da indústria do contrabando. Economizar-se-iam, pelo menos, alguns milhares de contos.

O povo português está asfixiado economicamente por um exagerado proteccionismo, e só poderá respirar e arejar as suas indústrias derrubando as muralhas fiscaes que o envolvem.

¿ Será possível deter desde já a alta progressiva dos preços ?

Apesar da velocidade adquirida julgo que é possível deter dentro dum prazo relativamente curto, desde que os Governos não autorizem novas emissões de notas.

Como já disse, a percentagem do aumento dos preços já excede em muito a percentagem do aumento da circulação fiduciária. Isto significa que o papel moeda existente já não é suficiente para fazer face regulamentar às transacções com os preços vigentes.

Desde que não sejam autorizadas novas emissões, a procura e valor do nosso papel moeda aumentará; os especuladores e os

que têm depósitos de ouro no estrangeiro ver-se-hão obrigados a trazer para o mercado as suas reservas de cambiais para fazer face às suas transacções; os assambarcadores devido á falta de capital e subida a taxa de juro não poderão alargar as suas operações; a procura dos produtos diminuirá e portanto os preços terão de descer.

¿ Poderão os Governos viver financeiramente sem recorrer aos aumentos da circulação fiduciária ?

Julgamos que sim, desde que empreguem sérios esforços para actualizar os impostos, reduzir as despesas e evitar a evasão de capitais para o estrangeiro. Pelo contrario, o aumento de circulação fiduciária tudo agravará; a desvalorização da nossa moeda continuará; os impostos existentes serão reduzidos no seu valor real; algumas classes e instituições que têm os seus valores em numerário ou títulos fiduciários acabarão de cair na ruína; os preços aumentarão; o operariado e funcionalismo continuarão nas suas reclamações para aumento de salários e ordenados; um novo ciclo de greves se abrirá, e ficarão favorecidos o Banco de Portugal e certas classes que já estão riquíssimas.

O aumento da circulação fiduciária será o maior atentado económico financeiro que presentemente pode ser cometido contra a Nação.

Se o Estado não consentir em novos aumentos de circulação fiduciária poderá deter rapidamente a alta dos preços e conseguir dentro de alguns meses uma diminuição considerável nos preços.

É claro que se não pode aspirar a fazer descer os preços ao nível que tinham em 1914, pois a isso se opõem o quantitativo da circulação fiduciária, os salários e ordenados existentes, as novas tarifas de caminho de ferro e outras condições que só poderão ser modificadas lentamente.

Mas uma diminuição de preços até 40 por cento achamo-la viável dentro dum prazo relativamente curto, desde que se actue com rigor no sentido indicado.

Terminando, devo declarar que apresento este modesto trabalho apenas como base de discussão, reservando-me o direito de lhe dar publicidade, caso não seja aproveitado para esse fim pela comissão.

Lisboa, 15 de Janeiro de 1923. — O vogal da comissão incumbida de estudar as causas do aumento do custo da vida, J. Andrade Saraiva.

Nota. — Publicação autorizada por S. Ex.ª o Ministro do Trabalho.

Fim

Platina do Transwaal

O "African World" iniciou ha pouco, em Londres, a publicação dos relatórios dos engenheiros que descobriram jazigos de platina no Transwaal.

Nas partes já publicadas trata-se do exame geológico dos jazigos e da mineralização do filão.

Parece não haver duvida que será encontrado em profundidade mineral tão rico quanto a um pé da superficie.

Não se podia saber, entretanto, até onde se exten-

deria essa profundidade, embora os calculos verificados já atingissem 150 pés, revelando a presença do mineral sob a fórmula de pirites.

Preconiza-se a abertura de um poço, da profundidade de 600 pés, onde, se espera o mineral rico deverá ser encontrado sob a fórmula de columnas e bolsas.

Ha grande esperança no extraordinário rendimento dos novos jazigos de platina, que contribuirão não só para combater a verdadeira crise desse metal no mundo, como para tornar menos exorbitante o seu custo no mercado.

O novo regime ferroviário espanhol

(Continuação do n.º 880)

Segue-se a *Base sexta* que se ocupa dos *Planos gerais de execução de obras e aquisições de material*. Esta *base* entre outras disposições estabelece:

«O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por iniciativa própria ou a instância das empresas respectivas, formulará os planos gerais das aquisições de material e das obras de ampliação e melhoramentos que devem realizar-se, total ou parcialmente no quinquénio seguinte ao ano em que esses planos se formularem.

«A aprovação dos planos compete ao governo, entendendo-se aceitos por este se não der uma resolução no prazo de seis meses acerca da proposta do referido Conselho.

«Quando os planos sejam formulados por iniciativa do C. S. F., serão submetidos à apreciação das empresas antes de se adoptarem como definitivos e serem presentes à aprovação do Governo.

«Os planos quinquenais de execução das linhas férreas e das obras deste caracter independentes das redes, serão formulados pelas dependências do Estado, segundo as normas ditadas pelo C. S. F., e tendo em conta os planos anteriormente aprovados para os próprios fins, assim como os recursos de que disponha a *Caixa Ferroviária*. O C. S. F. submeterá à aprovação do governo, simultaneamente com os planos citados nesta *base*, o correspondente plano financeiro para a realização de todas as obras e aquisições que compreendam, dando preferencia às de ampliação e melhorias das redes actuais.»

A *Base sétima*. — *Normas para a revisão da legislação de caminhos de ferro*, classifica, para o efeito dessa revisão os caminhos de ferro em dois grupos:

«a) — de serviço geral; interesse nacional; idem regional ou provincial; idem local.

«b) — De serviço particular.

«Os caminhos de ferro de serviço geral e interesse nacional serão de via normal. Poderá contudo reduzir-se quando a via se destine a enlaçar linhas de bitola diferente da normal ou também por motivos justificados, prévios infórmes do Estado Maior do Exército e do C. S. F.

«Quando a largura das vias que tenham de se enlaçar não imponha outra solução, só se admitirá a redução à via de um metro.»

«As Empresas que de futuro construam ou explorem novos caminhos de ferro terão que estar nacionalizadas em Espanha, onde também terão o seu domicílio central.»

«As novas empresas de construção e exploração de caminhos de ferro, não poderão ter organizações administrativas, comités ou delegações constituídas com uma maioria de membros estrangeiros e em caso algum fóra do território nacional.»

A *Base oitava* occupa-se das atribuições do C. S. F. e das obrigações das Empresas para com esse Conselho, o qual, segundo o artigo IV desta *base* é dividido em cinco secções permanentes para facilitar a sua acção:

«1.ª — A de exploração comercial.

«2.ª — A de unificação de material.

«3.ª — A de Contabilidade e Caixa ferroviária.

«4.ª — A de agrupamento por linhas.

«5.ª — As que de futuro se criem com tal caracter.

«Só poderão constituir-se além destas com caracter eventual secções ou comissões para o estudo de determinados assuntos.»

A *Base nona* trata da «avaliação dos capitais do Estado, do valor real dos Estabelecimentos e dos capitais reais dos concessionários», estabelecendo normas determinadas para a fixação dos limites máximo e mínimo do valor real do Estabelecimento do concessionário, etc., etc.

A *Base décima* occupa-se da tarificação e dela extractamos os períodos seguintes:

«*Fixação de tarifas*. — No regime da tarifas distinguem-se três períodos: primeiro transitório; segundo provisório; terceiro definitivo.

«*Primeiro período — transitório*. Começará para cada empresa no dia da aprovação destas bases. Terminará, para as que sejam admitidas no presente regime, quando se ponham em vigor as tarifas do período provisório, para os que nele não ingressem, quando se desprese a instância em que tiverem solicitado o seu ingresso ou quando não o solicitando, declarem expressamente o seu propósito de não se acolherem a este regime ou expire o prazo que se fixe para tal fim.

«A disposição transitória n.º 4 regulará as tarifas e tudo o que respeita ao regime neste primeiro período.»

«*Segundo período — provisório*. — Começará quando se ponham em vigor as tarifas que se estudem e transitem durante o período transitório, com os nomes que se fixam para as do período definitivo, partindo dos valores e capitais reais, como pelo que resulte da depuração de despesas de exploração.

«Durante o período provisório completar-se-há o estudo de todos os elementos necessários para o cálculo das Tarifas do terceiro período, os quaes hão-de ter como base a determinação dos valores e capitais reais com carácter definitivo e a revisão completa do regime de tarificação e despesas de exploração.

«Quando se puzerem em vigor as tarifas assim determinadas começará o período definitivo.

«*Terceiro período — Definitivo*. — As tarifas ferroviárias serão determinadas pelo C. S. F., sob proposta da sua secção de exploração comercial, prévio informe das respectivas empresas concessionárias.

«Na fixação das tarifas o Conselho encaminhará a sua acção para conseguir que os produtos totais de cada linha e rede, segundo estejam agrupadas ou se agrupem ulteriormente as concessões, e compreendam os encargos seguintes:

«a) — As despesas de exploração previamente aprovadas, procurando reduzi-las quanto possível.

«b) — As pensões de reforma, as quotas necessárias para as constituir conforme as disposições da lei da Reforma operária, e as subvenções concedidas a Montepios, ou Instituição de previdência do pessoal.

«c) — Os encargos financeiros (juros, amortização e despesas do serviço de títulos), inclusivé as que não tenham caracter de obrigações hipotecárias que provem as concessões ao aplicar-se estas bases.

«d) — O juro legal, quando se efectue este conjunto de tarifas, e uma amortização correspondente ao capital do Estado, avaliado este capital como se preceitua na base anterior.

«e) - O rendimento que corresponde ao capital rial «do concessionário, avaliado com sujeição à base anterior, aplicando o juro na parte a ela sujeita, a quota «de amortização que se aceite para o capital do Estado, sem fazer a redução que para este tenha concedido o C. S. F., em uso nas atribuições que se lhe conferem no parágrafo anterior.

«As tarifas calculadas pelo C. S. F., com sujeição «aos dados e preceitos detalhados no artigo anterior, «uma vez aprovados pelo Ministério do Fomento, pôr-se-hão em vigor com o caracter de experiência durante o prazo que para o efeito o Conselho designar.

«Este prazo não pode ser inferior a doze mezes, «nem exceder dois anos, a fim de que experimentalmente se possa comprovar cabalmente o valor dos «elementos do referido cálculo, tido em conta o caracter sempre aleatório dos mesmos.

«O prazo de vigência das tarifas adoptadas, passado o periodo de experiência, não poderá exceder «seis anos contados da data em que se ordenou a sua publicação.

«O C. S. F. estabelecerá, segundo os trafegos, os «coeficientes de correcção que deverão afetar as Tarifas actualmente estabelecidas, para as aplicar ao citado periodo provisório, a fim de deixar cobertas as «atensões definidas nesta base.

«Pela Secção de Exploração comercial do Conselho, ouvidas as empresas respectivas, proceder-se-há, «durante o periodo provisório, aos estudos necessários para estabelecer no periodo definitivo do referido regime a tarifificação dos transportes ferroviários, «de fôrma que, assegurando a obtenção de produtos «suficientes para cobrir todas as atensões enumeradas nos artigos anteriores desta base, se acomode às «normas gerais seguintes:

«1.º — Conseguir uma classificação uniforme das «mercadorias para todas as linhas.

«2.º — Fixar, para o caso, um numero de classes «que, sem acrescentar um excesso às actualmente estabelecidas, permita um nacional agrupamento de «mercadorias, em que possam ter-se em conta eficazmente as circumstancias essenciaes dos mesmos, para «os efeitos do transporte, como sejam: o seu peso «aparente, o valor e os riscos alheios ao referido «transporte.

«3.º — Formular o reportório completo de mercadorias para os efeitos da classificação.

«4.º — Adoptar em cada linha ou rede, tipos de percepção quilometrica uniformes para as mercadorias «de classe, com taxas gradualmente decrescentes em «relação aos percursos, segundo escalas adequadas às «referidas classes, às correntes gerais do tráfego, e às «condições e prazos de transporte.

«5.º — Estabelecer as regras de caracter geral a que «deverão sujeitar-se para o seu estudo, implantação, «vigência, reforma ou suspensão, as tarifas especiais, «que possa ser preciso estabelecer nos casos tambem «especiais.

«6.º — Estudar a melhor forma de estabelecer tarifas combinadas para os transportes que devem afectar linhas ou redes distinctas, a fim de facilitar a «tácção desses transportes.

«O C. S. F. fará o necessário para evitar a aplicação de tarifas que possam perturbar as correntes normais do tráfego, sem prejuizo global de cada Empresa.

(Continua)



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

Apezar da situação do commercio e da industria, desprovidas de numerario, ser sensivelmente a mesma, o mercado cambial melhorou durante o mez d'Agosto. Melhor para durar? Oxalá assim fôsse; oxalá essa melhora representasse uma reacção definitiva contra as depressões anteriores, e fixasse o cambio de modo a permitir um certo desafogo à praça, e o inicio duma obra de salubrificacão administrativa. Mas quernos p receer, infelizmente, que tal não acontecerá, mercê da d'sorientação que caracteriza os nossos financeiros.

Na primeira quinzena d'Agosto melhorou o curso da divida externa amortizavel e do escudo.

A primeira serie da cit da divida passou de 423\$500 reis para reis 502\$00 e a terceira, de 540\$000 reis, para 615\$000 reis, tudo isto de 1 a 15 do corrente.

Por seu turno, o cambio sobre Londres veio de 154\$000 reis, vend., à vista, para 149\$500 reis, mesma divisa.

Embora o regulamento geral do Banco de Portugal, artigo 60.º, não seja cumprido a rigor pelo Governo in-erindo com grande atraso os bilancetes semanais do nosso banco Emissor da metropole, de 9 de Julho ultimo até 23 do mesmo mez, a circulação fiduciaria esceu sensivelmente, chegando a 1.613.528 contos, quando nos começos do citado mez ainda montava a contos 1.624.000...

A circulação diminuiu bastante, mas, em compensação bem triste, aumentaram os debitos do Tesouro ao banco em questão, 1.457.043 contos, em 23 de Julho ultimo e 1.333.675 contos, no fim do ano d'1923.

Quanto tempo durará esta situação?

A. da C.

Comp nhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Editos de 30 dias

A contar da publicação do presente annuncio correm editos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros de José Joaquim da Encarnação ou José Joaquim da Encarnação Brito, ex-Chefe do Depósito de Gai no, Manoel Marinho Ribeiro, ex-chefe de estação reformado n.º 867 à pensão por ele legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887 concorrendo à divisação ou impugnando o pedido em requerimento quanto ao 1.º, da viuva Maria da Conceição Encarnação ou Maria da Encarnação Grillo ou ainda Maria da Conceição Brito e sua filha Virginia, e quanto ao 2.º, da viuva Maria Carolina Pereira Martinho e sua filha Fernand.

Findo o prazo será tida a deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos. Lisboa, 16 de Agosto de 1924.

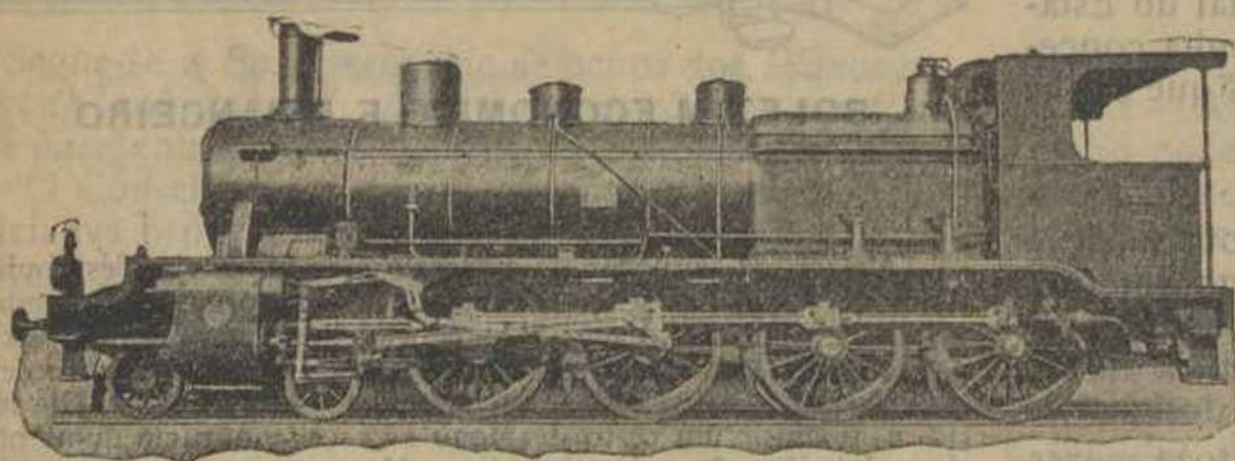
O Chefe do Serviço de Contabilidade Central

(a) M. Barqueira

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Agosto		Em 30 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	17/8	158,00		148.000
Paris	1.810	1.840	1.770	1.790
Madrid.	4.420	4.470	4.340	4.390
Alemanha	—	—	—	—
Amsterdã	12.840	12.950	12.670	12.800
New York	34.200	34.500	32.750	33.100
Italia	1.450	1.470	1.450	1.460
Suissa	6.190	—	6.160	—
Bruxellas	—	—	1.630	1.650
Libras	149\$50	150\$00		

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; 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 Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croix (Belgica)

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

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 MECHANICAS
Sociedade anonima dos ATELIERS GERMAIN

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways
Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobreceleste.
Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

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

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º