

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 37.º ANNO

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

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

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

NUMERO 881

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7 - 1.
Telephone: 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

Viagens e Transportes	187
Linhos portuguezas	187
Produção mundial de ouro e prata em 1923	187
As catástrofes ferroviárias, por Andrade Gomes	188
Linhos estrangeiras	190
Relatorio sobre principaes causas da alta de preços	191
Platina do Transval	191
O novo regime ferroviário espanhol	192
Parte Financeira	193
Curso de cambios comparados	193

Caminhos de Ferro e socialismo d'Estado

A REFORMA DOS CAMINHOS DE FERRO HESPAÑOLES

por J. FERNANDO DE SOUZA

Na *Gazeta* de 1 de Maio ultimo demos notícia do projecto de reorganização financeira e administrativa dos caminhos de ferro hespanhoes, cujo estudo fôr confiado ao Conselho superior criado por decreto de 26 de Janeiro. Desde logo frizámos as deploraveis tendencias socialistas d'esse plano, que representava a absorção 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 delineara.

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' incontestável 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 porém que essa base incontestável 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 económica e jurídica. 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 económica e técnica debe compensarse, por lo menos, con el interés y amortización correspondientes.

Sobre esta base distribuyéndose los productos en relación con el valor del establecimiento de los concesionarios y, en consecuencia, con los capitales del Estado, es lógico que **dando este la tarifa** y su capital para contribuir con el de la Empresa y obtener los rendimientos, no se limite su intervención en relación con los productos a conseguir un interés y una amortización previamente calculadas, pues diches productos, sean lo que fueren, dependen, non, solo de la gestión de la Empresa, sino de la total intervención del Estado, que equivale a una qesión".

Lê-se e não se acredita!

A tarifa é um typo generico de contrato de transporte, estipulando a remuneração do serviço prestado pelo transportador e tem por fim não só ocorrer ás despezas originadas pelo transporte e pela conservação das linhas e material, como também assegurar a possível remuneração e amortiscação do capital neles imobilizado. Porque a linha ferrea constitue um monopólio concedido pelo Estado para a prestação de servi-

ços publicos, tem o Estado direito de homologação das tarifas para evitar excessivas exigencias e desigualdades abusivas. Se a remuneração do capital se torna excessiva (caso rarissimo), pode por combinações com as empresas faze-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 carácter 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 aumento do custo da exploração e dos materiaes nela empregados. Os aumentos de tarifas, nem os pode negar, quando sejam justificados, nem atribuir-lhes determinado destino com exclusão de outras aplicações legítimas 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 resgastes, 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 capitais 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 dívida especial ferroviaria amortisável (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 sistema contrario ao que nos principais países, como a França, a Inglaterra, e os Estados Unidos, se segue. Procura-se neles fortalecer o credito das empresas, que recorrem directamente ao mercado para as suas necessidades, e dispensar o Estado d'exercer essa função.

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 construção e exploração de novas linhas.

A base 8.^a define as atribuições 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 construção de novas linhas e o seu sistema 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 dívida 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 sistema 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 carácter permanente as de exploração comercial, de unificação do material, de contabilidade e Caixa ferroviaria, de agrupamento de linhas.

E' uma complicada burocracia que se vai crear, ficando as respectivas despezas a cargo das empresas, entre as quais são repartidas.

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

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

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

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

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

O valor real d'estabelecimento determina-se pela capitalização, 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 subsídios 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 capitalização do rendimento líquido constituem limites máximo e mínimo do valor real, que entre eles será fixado pelo Conselho.

Provisoriamente tomar-se-á a capitalização pelo rendimento dos últimos 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 criticável 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 provisório e o definitivo*.

O primeiro começa desde já, e termina quando se entre no provisório 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 provisório 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 títulos), ao juro legal e uma amortisação rasoavel do capital do Estado, e ao rendimento do capital real do concessionário com o juro e amortisação estatuidos para o do Estado.

Por esse processo complicado se relaciona esse rendimento com o dos ultimos 15 anos, afecto de um coeficiente de correção relativo ao aumento do tráfego.

As tarifas calculadas sobre essas bases financeiras põem-se em vigor a título 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 provisório aplicar-se-ão ás tarifas actuaes coeficientes de correção 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 oficiais, 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 concluído dentro de breves dias.

O «raíd» Lisboa-Macau

Devem chegar dentro em poucos dias a Lisboa os gloriósos aviadores Brito Paes e Sarmento 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 confortável, 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 digna 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 parciais ou temporais de tarifas, dando em troca compensações noutras tarifas.

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

Do negócio da prata ao negócio dos tabacos

POR 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 carapatas 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 embaraça 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 pode sair—ele só—pelo acordo dos Tabacos, quando todos os seus colegas do ministério se solidarizaram com ele, 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 acordo com a Companhia dos tabacos. E é esse acordo, 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 prejuízo 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, nessa altura, o talentoso deputado Ferreira da Rocha supõe elevados a 40.000 contos.

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

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

Pelo acordo que a Companhia obteve por escuras

influências 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 rígores do poder judicial.

3.º Nos dois anos que ainda faltam para a denúncia 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 técnicos e juriconsultos, tão duvidosa é a competência do parlamento."

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

"O débito da Companhia ao Estado ia-se acumulando. Assim, deixando de parte o exercício 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 líquidos 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 período, 7.647\$730 escudos, segue-se que em 30 de abril de 1924, a Companhia retinha em seu poder, fora de importâncias devidas por outros fundamentos, escudos 38.539\$818, que, pela legitima aplicação do decreto 4.510, ao Estado deviam pertencer."

"A tabela de preços publicada com o acordo 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 exercício 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 172.162.804 escudos dos quais o Estado receberá 20 por cento ou sejam escudos 34.433.160. Porém, se o decreto 4510 continuasse em vigor, legalizada a elevação de preços, o Estado receberia um terço daquela importância líquida da venda depois de diminuída desta o produto provável 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 acordo 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 acordo será consideravelmente maior."

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

do tão ruinoso para o Estado élle aparece aos olhos de todos — élle entregaria o seu estudo a uma comissão de jurisconsultos, 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 caturra sofre a Nação, um prejuízo 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 prejuízos; não lhes bastava o negócio dos títulos da dívida pública — onde se sabe quem ganhou (os especuladores e os seus aliados políticos, alguns exercendo altas funções no ministério das finanças...) e quem perdeu foi a Nação, como de costume; não lhes bastavam estas machadadas no crédito do Estado e estes onerosos prejuízos para o Tesouro: quizeram mais e fizeram para isso o acordo dos Tabacos. Quem ganhou? A Companhia — e alguém mais, com certeza. Quem perdeu? A Nação, como sempre. A Nação é o bode expiatório dos erros de todos os políticos.

... Que a prata vai ser transformada em ouro. Ninguém acredita. Seguiu a primeira, seguiu a segunda, seguirá a terceira e última remessa de prata, seguirá, porventura, todo o património artístico nacional, para solver compromissos de há muito tomados, para pagar dívidas de há muito contraídas... um dinheiro que se desfez em fumo, certamente, como todo o dinheiro do Estado, nestes últimos anos. Se em troca da prata nos viesse ouro, e se esse ouro servisse de base à nossa regeneração financeira e económica, enfim, como medida extrema de salvação pública, 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 almoeda que tem tanto de dolorosa como de inutil.

Quais são os planos financeiros deste governo? Coñço pretende ele iniciar a nossa regeneração económica?

— Augmentando, simplesmente, os impostos, para que possam ser aumentados aos parlamentares os respectivos subsídios. Assim, cada representante do povo passará a custar-nos, doravante, a bonita soma de vinte e quatro contos por ano. É muito pouco, pouquíssimo, nada, como inicio de regeneração; mas é bastante como sintoma da inconsciência administrativa que nos governa há bastantes anos. Aumentar impostos não é recurso normal para num Estado equilibrar as suas finanças, porque a capacidade tributária do país não é elástica.

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

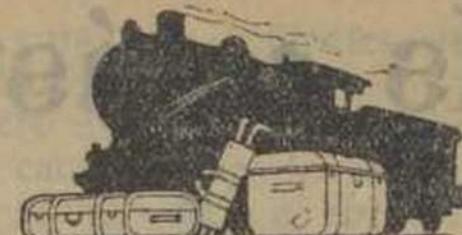
Produção mundial de ouro e prata em 1923

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 atingiu a 191 milhões de onças, ascendeu durante o ano passado a 212 milhões.

MANUAL DO VIJANTE EM PORTUGAL

Há venda em todas as livrarias.



VIAGENS E TRANSPORTES

Comboios entre Caldas e S. Martinho

Desde o dia 21 do mês passado foram prolongados a Cela e Valado os comboios omnibus n.º 221 e 222 que se efectuam até 30 deste mês 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 Maçao, 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 gêneros frescos entre Portugal e França, ao abrigo da tarifa P. H. F. n.º 3 de grande velocidade, da C. P., foram tambem aumentados, motivo porque aquela companhia publicou recentemente o 9.º Aditamento à referida tarifa, do qual constam detalhadamente, os participes portugueses, espanhóis e franceses.



Linha de Cascaes. — Por portaria de 14 do mês 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 mês 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 Comércio e Comunicações aprovou por portaria de 14 do mês 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 famílias.

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 fatalidade 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 tais factos se produziram. Isto sem dúvida alguma não satisfaz à maioria das pessoas que nos lerem, porque sendo a fatalidade uma coisa abstracta, difícil 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 análogos.

Evidentemente que os desastres se não dariam se não se tivessem produzido quaisquer 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 imediata e exige 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?

Enquanto houver caminhos de ferro ha-de haver descarrilamentos e choques, como enquanto houver navios e aviões ha-de haver naufrágios no mar e no ar. Só os não havia no tempo em que a inteligencia 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 apreciável, essa peça pode dar logar a um grande desastre. Quem é o responsável? O fabricante. Já alguém pensou num caso desses em exigir a responsabilidade ao fabricante dumha peça que partiu dando logar a um incidente de que resultaram vitimas? — Julgamos que não, e em boa razão não se lha 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 perceptível. Quem é o responsável? — 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 nos 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 fácil, bastava parar na estação proxima conduzindo até lá o comboio com precauções, e telegrafar para o Setil para lhe ser enviada uma máquina que há 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 dúvida 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 provável 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 vitimou 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 tais 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 difícil afirmá-lo com consciencia.

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

Só não haverá desastres em caminhos de ferro quando estes não existirem, e exactamente nos países onde o caminho de ferro alingiu 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 catastrofes, com uma aancia um tanto feroz de castigar alguem, como que a querer atenuar o sofrimento das familias das vitimas 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 victimas ainda que serão certamente amanhã aquelas a quem queiram impor responsabilidades do facto, e que poderão ser lançados na miseria com suas familias 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 engrendamos, 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 Inspecção de Locomotivas ao *Interstate Commerce Comission*, 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 acidentes ferroviarios de que resultou ficarem feridas 709 pessoas e mortas 33; em 1923 esses numeros elevaram-se a 1348 acidentes, 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.

Acidentes 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 estatisticos que fizeram no criado relatorio, vê-se que taes acidentes são considerados normaes pelos engenheiros dos caminhos de ferro americanos, pois que eles figuram em coluna propria dos mapas de acidentes em anos sucessivos.

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

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

É 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 acidentes de tanta importancia fossem evitados.

O numero de descarrilamentos nos E. U. em 1922 devidos a causas várias 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 acidentes 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 tráfego das redes dos outros países.

Se tomarmos a linha franceza de mais forte tráfego — 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 meses para seu serviço, de 211 locomotivas ou seja 0,18 por quilómetro.

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

Se tivermos em conta por um lado a homogeneidade debaixo do ponto de vista tráfego 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 tráfego é menor entre nós, são contudo prefeitamente comparaveis os processos de exploração sobretudo debaixo do ponto de vista tracção.

As médias de velocidade de marcha efectiva dos nossos comboios Sud-Express são perfeitamente comparaveis aos comboios 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 pedidos 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 detratores 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 habite a considerar que não são muito piores do que os de outras nações, sendo até melhores de que em algumas.

A Companhia Portugueza que é a empreza 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 acidentes como os que recentemente se produziram, um deles, o de La-



Linhos espanhóis. — 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 164 quilómetros.

Serviço telefónico para particulares nas estações de M. Z. A. — A Companhia de M. Z. A. concedeu a uma empreza 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 efecto será instalado em cada estação um *Interruptor automático de prévio pagamento Martin*.

Linhos brasileiros. — 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 Ingágeiros 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 lisonjeira 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 Mogiana 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 Comercio enviou ha poucos dias, um oficio 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 comprehenda muito bem que para o contingente *fatalidade* é dificil 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 atraç 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., ou sejam 16.267 toneladas quilométricas. A receita desta rúbrica 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-quilométricas 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 líquida 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 «Jornal 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 ferreas da propriedade da União ou por esta fiscalizadas, entre si e com outras.

Linhos 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 Sosnowia e a região mineira de Silesia e Varsovia, trajeto que tem grandes pendentes.

Linhos 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 Uniões dos Sindicatos de toda a Republica Mexicana.

Relatório sobre as principais

causas da alta dos preços

(Continuação do n.º 880)

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

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

Em vista da grande desvalorização da nossa moeda em relação à 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 baratinho 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 à indústria do contrabando.

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

Dada a inutilidade comprovada das barreiras alfandegárias entre os dois países, mais valeria chegar-se a um acordo 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 milhões de contos.

O povo português está asfixiado economicamente por um exagerado proteccionismo, e só poderá respirar e arejar as suas indústrias derrubando as muralhas fiscais 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-seão obrigados a trazer para o mercado as suas reservas de cambiais para fazer face às suas transacções; os assambardadores devido à 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 contrário, 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.º o Ministro do Trabalho.

Fim

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

Preconiza-se a abertura de um poço, da profundidade de 600 pés, onde, se espera o mineral rico deve-rá ser encontrado sob a forma 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.

Platina do Transvaal

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

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

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

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

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 formulem.

"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 carácter 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 dispõe 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 preferência 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 informes 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 construirão ou explorarem 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 fora do território nacional."

A Base oitava ocupa-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 carácter.

"Só poderão constituir-se além destas com carácter 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 ocupa-se da tarificação e dela extractamos os períodos seguintes:

"Fixação de tarifas.—No regime da tarifas distinguem-se-hão trez 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 despezas de exploração.

"Durante o período provisório completar-se-hão o estudo de todos os elementos necessários para o cálculo das Tarifas do terceiro período, os quais hão-de ter como base a determinação dos valores e capitais reais com carácter definitivo e a revisão completa do regime de tarificação e despezas 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 comprendam os encargos seguintes:

"a) — As despezas 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 Monstros, ou Instituição de previdência do pessoal.

"c) — Os encargos financeiros (juros, amortização e despezas do serviço de títulos), inclusivé as que não tenham carácter 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 carácter de experiência durante o prazo que para o efeito o Conselho designar.

“Este prazo não pode ser inferior a doze meses, nem exceder dois anos, a fim de que experimentalmente se possa comprovar cabalmente o valor dos elementos do referido cálculo, tido em conta o carácter 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 tráfegos, os coeficientes de correção que deverão afetar as Tarifas actualmente estabelecidas, para as aplicar ao citado periodo provisório, a fim de deixar cobertas as atenções 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 tarificação dos transportes ferroviários, de forma que, assegurando a obtenção de produtos suficientes para cobrir todas as atenções 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 ás actualmente estabelecidas, permita um nacional agrupamento de mercadorias, em que possam ter-se em conta eficazmente as circunstâncias essenciais 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 adquadas ás referidas classes, ás correntes gerais do tráfego, e ás condições e prazos de transporte.

“5.º — Estabelecer as regras de carácter 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 também especiais.

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

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

(Continua)



BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

Apezar da situação do comércio e da indústria, desprovidas de numerário, ser sensivelmente a mesma, o mercado cambial melhorou durante o mês d'Agosto. Melhora para durar? Oxalá assim fosse; 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 dumha obra de salubrificação administrativa. Mas queremos prever, infelizmente, que tal não acontará, mercê da desorientação que caracteriza os nossos financeiros.

Na primeira quinzena d'Agosto melhorou o curso da dívida externa amortizável e do escudo.

A primeira serie da cota da dívida 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 viu de 154\$000 reis, vendido 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 interindo com grande atraso os balancetes semanais do nosso banco Emissor da metrópole, de 9 de Julho último, até 23 do mesmo mês, a circulação fiduciária esceu sensivelmente, chega d' 1.613.528 contos, quando nos começos do mês ainda montava a contos 1.624.000...

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

Quanto tempo durará esta situação?

A. da C.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Editos de 30 dias

A contar da publicação do presente anúncio correm editos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os herdeiros de José Joaquim da Encarnação ou José J. da Encarnação Brito, ex-Chefe do Depósito de Gabinete, Manoel Marinho Ribeiro, ex-chefe de estação recompensado n.º 867 á pensão por ele legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887 concorrendo á divisa ou impugnando o pedido em requerimento quanto ao 1.º, da viúva Maria da Conceição Encarnação ou Maria da Encarnação Grilo ou ainda Maria da Conceição Brito e sua filha Virgínia, e quanto ao 2.º, da viúva Maria Carolina Pereira Martinho e sua filha Fernanda.

Findo o prazo se-á tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos. Lisboa, 16 de Agosto de 1924.

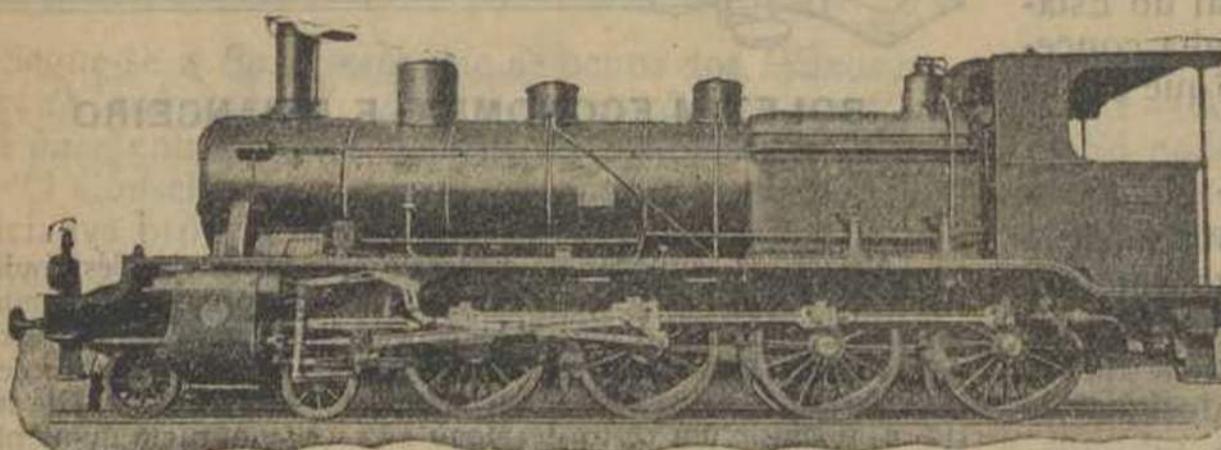
O Chefe do Serviço de Contabilidade Central

(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	—	—	—	—
Amsterdam	12.840	12.950	12.670	12.800
New York	34.200	34.500	32.750	33.100
Itália	1.450	1.470	1.450	1.460
Suiça	6.190	—	6.160	—
Bruxelas	—	—	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 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 Crèche (Belgica)

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

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

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 MECHANICAS

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 tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecorrente.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os géneros. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegráfico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

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

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.^o