

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

5.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Março de 1922

Número 821

ANNEXO D'ESTE NÚMERO

Minho e Douro. — Aviso ao Públculo: Serviço de camionagens, entre a estação de Braga e as de Braga-Central e Braga Bom-Jesus.

SUMMARIO

A propósito do Congresso Económico de Coimbra por J. Fernando de Sousa.	49
O Banco emissor em 1921, por Quirino de Jesus	51
Carris de aço titanio.....	53
Tarifas internacionaes.....	53
Viagens e Transportes.....	53
O novo regimen dos caminhos de ferro franceses	54
O tunnel do Simplão.....	54
Transportes aéreos de mercadorias.....	54
Caminhos de ferro de Estella a Victoria	54
Caminhos de ferro de Marrocos	54
Carris de ferro de Lisboa.....	55
Os caminhos de ferro americanos.....	56
Linhos Potuguezas.....	58
Parte Financeira :	
Boletim commercial e financeiro.....	58
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	59

A propósito do Congresso Económico de Coimbra

No Congresso económico nacional, ultimamente realizado em Coimbra, o problema dos caminhos de ferro foi versado com particular insistência.

Já conhecem os leitores a these apresentada pelo sr. Ricardo Spratley, que publicámos quasi na integra na *Gazeta* de 1 de fevereiro e na qual se revela a lucidez e a cultura de espirito do seu auctor.

Assentou elle, como bases do seu estudo, as seguintes proposições:

1.º—Unificação das linhas de via larga, abrangendo os ramaes do Estado, sem via reduzida.

2.º—Agrupamento regional das linhas de via reduzida das varias companhias concessionarias.

Essa unificação e agrupamento seriam obtidos, não pelo resgate, mas por acordo e cooperação entre o governo e as companhias. A base d'esse acordo seria a prorrogação dos prazos de concessão, como recurso para se obter unidade d'exploração e renuncia a direitos de oposição, por parallelismo á construcção de certas linhas complementares exigida pela economia geral do paiz.

Para as companhias de via reduzida alvitrava-se o agrupamento com mira na unidade d'exploração ficando as respectivas redes com testas marítimas. Seriam trez os grupos: um constituído pelas linhas do Minho com a testa no Porto, Leixões; outro o da Beira com Vizeu como ponto de irradiação; o terceiro abrangendo as linhas do centro entre o Mondego e o Tejo.

Por sua parte o sr. João Arez, distinto engenheiro que fez parte durante quasi trez annos do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, ocupou-se largamente do problema ferroviario for-

mulando as seguintes conclusões que foram perfilhadas pelo Congresso:

1.º—Necessidade de concluir os trabalhos já iniciados dos ramaes do Tamega, Pocinho, Miranda, Chaves á fronteira, Reguengos, Sines e linha de cintura do Porto; abrir á exploração, concluindo as obras do Valle do Sado a Portimão, deixando para mais tarde o ramal de Cacilhas, naturalmente opportuno quando as obras do porto de Lisboa e do sul do Tejo forem iniciadas.

2.º—Proceder a melhoramentos para explorações da rede existente, duplicando e renovando as linhas, alargando as estações, montando officinas, adquirindo wagons e maquinas, devendo para isso o governo presiar ás empresas as facilidades possiveis;

3.º Reorganizar os serviços dos portos e dos Caminhos de Ferro, de modo a tornar intima a ligação dos seus serviços, pelo menos comerciaes, com o fim de facilitar a exportação, concentrando os recursos nos dois focos economicos do paiz — Lisboa e Porto — iniciando as obras do sul do Tejo, para onde tambem deve estender-se a acção da administração do porto de Lisboa. Na reorganização dos serviços ferro-viarios, deve encarar-se a possibilidade da entrega dos serviços de exploração de via larga, a uma unica entidade, e o de via estreita, ou de interesse local, a entidades regionaes;

4.º—Rever a legislação ferro-viaria, unificando-a tanto quanto possível, segundo as normas modernas d'uma boa exploração, bem como o plano de rede ferro-viaria complementar, segundo as aspirações actuaes das populações interessadas e zonas de influencia dos portos regionaes;

5.º—Facilitar o tráfego internacional mediante o restabelecimento com a Hespanha e França, de tratados de comercio, serviços e convenções entre as empresas ferro-viarias anteriores á guerra; prosseguimento dos trabalhos nos portos, facilitando o embarque e desembarque de mercadorias;

6.º—Montar e desenvolver a industria frigorifica em toda a larga escala intimamente ligada com os caminhos de Ferro e portos.

Outros oradores, como o engenheiro e economista sr. Ezequiel de Campos, dr. Nuno Simões, ministro do Commercio durante algumas semanas, de cuja intelligente actividade muito havia que esperar, e o dr. Torres Garcia ocuparam-se detidamente do problema ferroviario.

O primeiro pronunciou-se abertamente contra a exploração pelo Estado. O segundo foi de igual opinião abonada com a exposição da deplorável situação financeira em que se encontram, e expoz o que em relação ao fornecimento do material allemão obtido em conta de reparações se poderia obter. Foi lá invocado, com excessiva amabilidade nas referencias, o meu nome, atribuindo-se-me, por confusão ou lapso de memoria, proposições absolutas que não formulei. Assim o sr. Ezequiel de Campos attribuiu-me a opinião formulada em tempos de que todos os caminhos de ferro deviam ser explorados pelo Estado.

Ha confusão manifesta, pois se pugnei calorosamente pela conservação das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste nas mãos do Estado, dando-se-lhes administração autónoma com meios de acção para as melhorar e construir a rede complementar, fui ao mesmo tempo partidário de um prudente ecletismo, que aproveitasse a iniciativa privada exercida por meio de companhias concessionarias.

Foi preciso o completo descalabro da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, após um periodo florescente, em que os seus serviços podiam sem desdouro sofrer confronto com os das linhas de companhias e em que se construiram alguns centos de kilómetros e se melhoraram as linhas existentes, para me fazer mudar de opinião. Desde que não haja independencia e isenção política, disciplina efficaz e acção livre de peias burocráticas, a administração pelo Estado, de uma industria ou de serviços de carácter commercial, é altamente nociva.

Não foi esquecido no Congresso o momentooso assumpto do horario de trabalho, um dos principais factores das dificuldades financeiras com que luctam os nossos caminhos de ferro.

Conhecem-no os leitores, pois foi aqui versado na

devida occasião. Abruptamente e sem estudo, decretado o regimen universal das 8 horas, sem se ter em conta a diversidade de circumstancias em que tenha de ser applicada, a phantasia socialista de um ministro de occasião o gerou, e a pusilaminidade e cortezania de outro perante as organizações operarias lhe deu forma juridica. Debalde representaram as entidades patronaes mostrando os inconvenientes gravissimos de uma providencia tomada sem estudo.

De nada serviram projectos de regulamentação maduramente pensados, que attenuariam consideravelmente os inconvenientes do preceito decretado e distinguindo em materia ferroviaria as horas de presença das de trabalho effectivo, distincão capital que evitaria em boa parte as absurdas consequencias de uma lei mal feita.

Foi tudo debalde perante a obstinação da dictadura da incapacidade. O resultado foram pesadissimos encargos que recahiram sobre os empresas e desigualdades flagrantes na remuneração. Foi necessário aumentar inutilmente o numero de agentes, e onde isso se não fez, pagar a dobrar horas supplementares, onde nem 3 ou 4 de serviço effectivo havia diariamente. Tiveram assim melhor remuneração os que menos faziam, ficando por exemplo o pessoal de um comboio de serviço de via, em condições pecuniarias superiores ao que faça um rapido de grande responsabilidade.

Era provisorio o regimen estabelecido pelo decreto regulamentador das horas de trabalho, findando a sua vigencia no anno corrente. Haverá a coragem de o remodelar sem servilismo pusilamine ás imposições socialistas e bolchevistas?

Deixemos porém esse assumpto, aliás de importancia capital, para nos referirmos, de passagem e antes de apreciarmos os planos de remodelação administrativa apresentados no Congresso, a outras causas da actual crise ferroviaria.

Faltam aos nossos caminhos de ferro installações accommodadas ás exigencias do trafego, principalmente nas suas estações terminus, e material circulante de tracção e de transporte. Que vemos em Lisboa? A estação do Rocio curta e acanhada para o movimento que tem de servir e precedida d'extenso tunnel que vem aumentar as complicações de serviço. Santa Apolonia, estreito corredor sem acesso facil nem do lado de terra nem do do mar, sem fusão de linhas de distribuição e classificação do material. O Sul e Sueste com uma velha barraca sobre ponte que não comporta atracação simultanea de dois vapores.

A linha de Cascaes nas mesmas condições d'eterno provisorio da estação do Caes do Sodré. As relações entre os caes do porto e a estação de Santa Apolonia por intermedio da accidentada e extensa linha de circumvalação.

No Barreiro, impossibilidade d'embarque rapido de minérios, e um prolongamento ao terminus definitivo em Cacilhas em construcção ha 16 annos sem que se possa prevêr a sua conclusão.

No Porto, a estação de Campanhã acanhadissima para o seu movimento sem que tivessem seguimento planos ha 14 annos esboçados para a sua ampliação. A linha de circumvalação para Leixões, só agora em construção. O porto commercial, uma esperança longinqua apenas. O Douro sem atracação possível em qualquer das margens.

Os portos de Vianna, de Aveiro, da Figueira sem condições de intima cooperação com os caminhos de ferro. Um sem numero d'estações em todas as linhas faltas de caes e de linhas.

D'essas deficiencias das estações resulta immobiliação forçosa do material, cuja rotação poderia ser muito mais curta, se carga, descarga e manobras se

effectuassem rapidamente por assim o permitir a boa disposição dos locaes destinados a essas operaçoes.

A sua reforma e ampliação exige porém avultado dispendio. Onde hão de ir as empresas buscar os capitais necessarios, se pouco mais conseguem que solver com as receitas as despesas d'exploração, não podendo a maior parte das companhias pagar integralmente os coupons das obrigações, e tendo os C. F. E. um deficit d'exploração confessado de 12.000 contos annuaes, sem falar em outro tanto de dívidas a fornecedores?

A Administração do porto de Lisboa tem ha muito negociações entabolas e fechadas com a C. P. para uma troca de terrenos baseada na realisaçao das obras da 3.^a secção, que permitirá o alargamento da estação de Santa Apolonia completado com a transferencia das officinas geraes. O adiamento d'esta obra de capital importancia, pela qual tanto se empenhava a Direcção do porto, quando estava em mãos competentes, é um verdadeiro crime.

Ao mesmo tempo que a ampliação de Santa Apolonia, deveria realizar-se a construcção da estação central e marítima de passageiros e grande velocidade no terrapleno da Alfandega, segundo o plano que os leitores já conhecem, devido ao distincto engenheiro Antonio Bello. Quando se achasse concluida, estaria a estação de Lisboa-P em termos de dar passagem aos comboios de passageiros vindos de Lisboa-A sem prejuizo do seu movimento privativo.

Em segunda etapa realizar-se-hia a transferencia do Arsenal para a margem esquerda e a ligação das linhas com o ramal de Cascaes. A construcção da estação do Caes do Sodré deveria, pois, ser posta de parte e adiada, aguardando-se a da nova estação central que a dispensaria. Em terceira etapa, ou simultaneamente se as possibilidades financeiras o consentissem, executar-se hia o plano de obras marginaes complementares entre o Caes do Sodré e Santos conforme o plano de que demos conta em tempos.

Para a realização d'estas obras haveria nos resultados d'ellas—pelos receitas creadas e pela venda de terrenos conquistados—base financeira que se nos afigura sufficiente. Tudo está em se não tolherem iniciativas.

Quanto ao material circulante, a sua falta depende de trez causas:

1.^a—A sua má utilização por falta de installações desafogadas nas estações, o que só se remedieia com o dispendio de avultadas quantias, mas é realizavel a pouco e pouco, em muitos casos;

2.^a—A insufficiente productividade das officinas por falta de machinas e ferramentas modernas de accão rapida e sobre tudo pela nefasta influencia do horario de trabalho. Bastava elevar a dez horas a sua duração, mesmo pagando proporcionalmente e não a dobrar as duas horas supplementares. Seria preciso ainda que o operariado trabalhasse com assiduidade em vez de se deixar dominar pela influencia dissolvente dos agitadores incitando á productividade minima.

A falta de machinas e ferramentas remedieia-se facilmente pelo mesmo expediente que vamos indicar para o material circulante. O resto depende da reforma da lei reguladora das horas de trabalho e da restauração da disciplina social.

3.^a—E' a falta de tracção que mais afflige as nossas linhas. Insufficientes em numero e muitas em potencia, obrigadas á circulação sem grandes reparações completas e perfeitas, as locomotivas vão-se fatigando até que se chegue a uma temerosa crise quasi equivalente á paralysação do serviço, crise que não está muito longe e virá fatalmente se não se providencia com rapidez e decisão.

Em muito menor escala e n'umas linhas mais do que n'outras, faz-se sentir a falta de vagões e, sobre tudo, de carruagens.

Por outro lado a renovação dos carris vae-se tornando cada vez mais necessaria em diversas linhas. Outras ha que não teem as reservas precisas. Varias construções estão paralysadas ou são impedidas pelo obstaculo principal do elevado custo da superstructura e muito particularmente do material de via.

A aquisição de todo o material fixo e circulante necessário á nossa rede representa enorme quantia que nem ha possibilidades financeiras de obter por falta de garantias e receitas disponiveis para os respectivos encargos, nem se poderia pagar em ouro sem enorme perturbação do nosso já tão desgraçado cambio a tombar para a casa dos 3.

E today urge resolver o problema para acudir á nossa periclitante economia, com o reconstituinte de uma boa circulação ferroviaria, que facilite a producção abundante e o consequente movimento commercial. Mas o problema está resolvido ha um anno. Só falta quem ponha em prática a solução, que os leitores conhecem, pois tem já sido aqui exposta e commentada.

Ha perto de um anno o sr. dr. Antonio da Fonseca, um dos ministros do Commercio, antes Fomento, mais intelligentes e criteriosos d'estes ultimos dez annos, perfilhou o alvitre que lhe foi proposto de dar balanço ás necessidades de material de todos os nossos caminhos de ferro para ser fornecido pela Alemanha por conta da indemnização que nos foi arbitrada, e que em numerario é quasi certo não ser recebida.

Esse material não pode ser fabricado no paiz. Tambem não pode ser fornecido pelos paizes aliados ou amigos como a Inglaterra, a França, a Belgica, os Estados Unidos, porque não temos ouro com que o pagar. Recebamo-lo pois de quem nos deve e só pode pagar em artefactos. Pode haver operação que por todos os titulos mais se imponha do que esta?

Foi encarregada a commissão de sobretaxas de preparar, de acordo com os C. F. E. e as diversas companhias, a nota do material que devia ser requisitado. Desempenhou se ella solicitamente do seu mandato, procurando realizar quanto possivel a unificação dos typos para simplificar as encomendas.

A forma de regular financeiramente os fornecimentos ás companhias era facil e secundaria, pois se tratava d'empresas associadas do Estado que iam incorporar o material no dominio publico, não para lucro proprio, mas para beneficio da comunidade. Adeantava pois o Estado o capital necessário, reservando-se a respectiva participação de lucros, quando os houvesse, depois de satisfeitos os encargos obrigatorios.

O infeliz dr. Antonio Granjo, primeiro como ministro do Commercio e depois como chefe do governo, interessou-se pelo assumpto, sem que este tivesse o andamento prompto de que carecia.

Depois... veio a sangrenta balburdia de outubro, com dois ministerios ephemeros seguidos do do sr. Cunha Leal cujo ministro do Commercio, dr. Nuno Simões, comprehendeu desde o primeiro dia do seu curto consulado que bastava resolver o problema do fornecimento do material allemão para ter prestado um revelantissimo serviço ao paiz.

Quiz ampliar essa providencia a linhas cuja proxima construcção era de desejar, tornando-a o Estado exequivel com uma subvenção que nada lhe custava, constituida pelo material fixo e circulante. Do mesmo modo pensou no material para trabalhos de estradas e de portos e para outros grandes melhoramentos pu-

blicos. Promoveu as necessarias negociações diplomáticas e... foi-se embora quando começava a colligir os elementos de uma acção fecunda.

O seu sucessor, quando ia seguramente continuar estas diligencias tão uteis e necessarias, foi exilado para fóra de Lisboa pelas exigencias do angustioso problema da ordem publica. Mais um anno perdido já lá vae, e a situação ferroviaria cada vez mais difficult!

A complicar o problema impõe-se a inadmissivel situação dos C. F. E. entregues ao provisorio indefinido de uma qualquer commissão administrativa, cuja composição nos abstemos de apreciar, e o mais que se sabe em materia de disciplina, e de tudo. Simplesmente poremos em relevo o facto dominante de um deficit monstruoso d'exploração, agravado por dividas formidaveis e o protelamento inqualificavel da conclusão de varios troços que ha muito deviam estar em exploração, custando infinitamente menos e dando lugar a receitas d'exploração cujo sommatorio é enorme.

Estas considerações preambulares servem da introducção á analyse dos alvitres apresentados no Congresso de Coimbra, que deixarei para o artigo seguinte.

J. Fernando de Souza.



O Banco emissor em 1921

Acaba de ser distribuido o relatorio da gerencia do Banco de Portugal de 1921. Sabendo-se ler o que lá está incluido em syntheses cautelosas chega-se a conclusões dolorosissimas, que aliás estão infelizmente em perfeita harmonia com tudo quanto vimos dizendo acerca da triste situação do Thesouro e do paiz.

Corramos os olhos por esse importante documento, relacionando as cifras, em mais de um caso com as dos annos anteriores.

A divida total do Thesouro ao Banco apresenta-nos o seguinte movimento, expresso em contos, desde 1913:

Anos	Dívida total	Augmento anual
1913.....	71.079	—
1914	79.779	8.700
1915.....	101.923	22.144
1916.....	124.458	22.535
1917.....	161.815	37.357
1918.....	227.705	65.890
1919.....	319.646	91.941
1920.....	505.963	186.317
1921.....	645.727	139.764

Como se isto fôra pouco, ha outros factos importantes a considerar. Os bilhetes de Thesouro descontados por terceiros no Banco eram de 13.184.000\$00 no fim de 1919, 4.285.000\$00 no de 1920 e 17.001.000\$00 no de 1921. D'este modo o debito global do Estado ao Banco era de 332.830.000\$00 na primeira data, 570.248.000\$00 na segunda e 662.728 000\$00 na terceira. Portanto elle cresceu 177.418 000\$00 em 1920 e 152.480 000\$00 em 1921 por todas as contas até aqui indicadas.

Mas ha mais ainda a notar. Em fins de 1920 fizera-se no Banco uma operação nunca vista para se acudir á desordem dos Bancos e dos preços. Por conta da nova circulação permitida ao Governo, este levantou 41.000.000\$00, quasi gratuitamente, como no resto. Ao mesmo tempo depositou-os no Banco ao juro de 5 % ao anno para fazer suprimentos e descontos aos

outros Bancos e ao Commercio. Esse credito segundo o que se lê no relatorio, foi reembolsado ao Thesouro em 1921.

D'aqui se tiram conclusões importantes. A primeira é que o aumento real da conta do Thesouro em 1920 foi de 136.418.000\$00 e em 1921 foi de 193.480.000\$00! O maior de todos até hoje foi o de 1921, crescendo sempre, de maneira bem grave, a intensidade da progressão, desde 1914, e especialmente depois de terminada a guerra. Desde que esta começou até 31 de Dezembro de 1921 o engrossamento foi de cerca de 590.000 contos!

Qual haveria sido o *deficit* do Thesouro no anno civil de 1921, se ao Banco elle foi buscar para si 193.480 contos? Mais de 50.000 contos deve elle ter sugado na Caixa Geral dos Depositos. E quantas dezenas de milhares de contos obteria pela collocação de outros bilhetes do Thesouro e de inscrições? E quantos milhares de contos deixariam de ser liquidados ou pagos, em contas arrastadas de fornecedores?

O *deficit* ou nova dívida real deve ter sido de mais de 300.000 contos. E vae ser de mais de 350.000 na gerencia de 1921-22, e muito mais de 400.000 na de 1922-23. As maiores subvenções e os peores agios vão agigantando as montanhas, por mais impostos que venham, em tal regime de administração e de vida.

Como era logico foi tambem tragico o movimento de circulação fiduciaria: Eis o mappa d'este, referido ao fim de cada um dos mesmos annos, com os valores ainda em contos:

Annos	Circulação	Augmto annual
1913.....	86.559	—
1914.....	96.459	9.900
1915.....	115.009	18.550
1916.....	140.368	25.359
1917.....	193.121	52.963
1918.....	273.834	80.713
1919.....	370.627	96.793
1920.....	611.002	240.375
1921.....	736.900	125.898

De julho de 1914 a 31 de dezembro de 1921 o aumento foi de 653.684 contos. O de 1920 e 1921 foi de 366.273, ou 56% do total! Nem se illuda ninguem com o facto de ser de 240.375 no primeiro anno e de 125.898 no segundo. Em 1920 emittiram se mais 15.000 para o commercio e destinaram-se tambem a este provisoriamente os 41.000 contos já mencionados; que realmente foram para o Estado em 1921. Acresce que o Banco recorreu menos á circulação fiduciaria por se lhe terem desenvolvido outras disponibilidades, especialmente as do saldo de depositos passivos. Elle era de 25.260 contos em 1920 e subiu para 53.781 em 1921.

Mas para tudo ser muito mais grave as emissões de notas fazem-se fóra da lei, entendidos de facto os accionistas com o Estado para a mistificação do publico. Este caso deve ser posto bem á vista para se tirarem d'ahi, como do resto as necessarias consequencias.

O contracto de 29 de abril de 1918, nas suas bases 1.^a e 3.^a, determinara, por uma complicada engrangagem de disposições, até onde poderia ir a conta especial do Thesouro e a circulação fiduciaria. O primeiro limite foi attingido em abril de 1920 e era de 360.000 contos. O segundo era praticamente de 477.644 contos em julho do mesmo anno. Mas o Estado e o

Banco, sem publicarem os balancetes, continuaram durante longos meses a deixar em andamento as duas rodas de ruina.

Assim em fins de novembro de 1920 já o Estado devia 420.000 contos pela mesma rubrica, e as notas emittidas importavam em cerca de 570.000 contos. Os excessos haviam sido de 60.000 e de cerca de 100.000 contos respectivamente!

Para absolver esta culpa e assegurar o prosseguimento da ruina sem pecados de illegalidade, o parlamento votou a lei de 27 de novembro de 1920. Autorizou-se a emissão de mais de 215.000 contos de notas além do que fôra permittido pelo contracto de 1918, sendo 200.000 para a conta especial do Thesouro e 15.000 para o commercio. D'este modo aquelle debito do Thesouro podia ir até 560.000 contos, e chegar até 692.644 contos a circulação fiduciaria. Mas foram outra vez peorando além d'essas fronteiras. O primeiro attingiu 620.000 contos e o segundo 736.000 em 31 de dezembro de 1921! Mais 60.000 contos n'um caso e mais 44.000 no outro! Continuou-se, portanto, na mesma desordem.

Ao mesmo tempo que se elevavam estas montanhas de papel e de dívida ficava lá no fundo o valle da reserva metallica. A de ouro, que era de 8.013 contos em julho de 1914, só chegava a 9.702 contos no fim de 1921. Lá se inclue o deposito de 250.000 libras esterlinas que o nosso Banco emissor tem no de Inglaterra. A de prata, que hoje voltou a não ter quasi nenhuma significação, veio de 9.601 para 17.596 contos.

O fundo de amortização e reserva constituído por titulos de creditos com valor de ouro, pertencentes ao Estado, ficou em 12.927 contos. Estavam então em 5.199 contos as obrigações dos caminhos de ferro Portuguezes, que elle depositou no Banco emissor em garantia da circulação. Os papeis similares de carteira do Banco iam então a 3.859 contos. Sommam 21.985 contos as trez parcelas. Com a de 9.702 em metal amarelo, chegamos a 31.687 contos apenas, ou 4,5% de circulação fiduciaria. Aquillo não é nada, e fez-se a maior parte d'esta para despezas de consumo e de ruina e para a espoliação nacional.

Vejamos no Banco tambem as manifestações da nossa decadencia económica.

Em 1914 o capital empregado nas letras do paiz e outras, nas contas do credito e suprimento e nas diversas, era de cerca de 50.000 contos. Pois ao findar 1921 ficaram só em 142.500 contos, apesar de ser talvez 15 vezes maior o valor nominal das mercadorias.

A desproporção é consideravelmente menor se apenas fixarmos a vista na primeira das rubricas, de certo a mais significativa. Mas ainda é bem desoladora! As letras do paiz e outras sommavam cerca de 20.000 contos em 1914. E só iam a 120.000 contos no fim de 1921! Attendendo-se ás relações de moeda e de preços deviam ir talvez a 300.000 contos! Nem isso é tudo. Aquelles primeiros 20.000 contos andavam em operações de um commercio profissional, regular e armado de creditos largos, que multiplicavam as transacções, sem multiplicar os intermediarios. Na applicação dos 120.000 contos de agora temos a superabundancia de verdadeiros e falsos negociantes e de negocios em volta dos objectos cada vez mais restritos. Temos liquidações á vista ou a prazos curtos, que já por si exigem mais dinheiro, proporcionalmente em função.

Esta mesma ordem de considerações nos levará a juizos ainda sombrios se olharmos apenas para o mo-

vimento do desconto propriamente dito do Banco emissor desde 1913 a 1921. Veja-se este quadro:

Anos	Número de letras descontadas	Valor total das letras
1913	83.492	46.325
1914	98.415	66.260
1915	84.846	51.426
1916	81.375	61.961
1917	80.928	74.734
1918	88.085	151.311
1919	73.019	159.567
1920	95.419	441.968
1921	82.867	422.849

O valor medio das mercadorias em 1921 não foi decerto inferior a 12 vezes o de 1913-14. O das letras descontadas no Banco em 1921 devia porventura exceder 650 000 contos, se o movimento commercial fosse o mesmo de antes da guerra, ainda sem maior numero de commerciantes e de operações para cada objecto. E foi só de cerca de 423.000 contos em signal do clarissimo afundamento economico.

Os lucros totaes do Banco foram de 10.333 contos em 1920 e de 13.179 contos em 1921. N'estes lucros, do ultimo anno, a participação do Estado foi de 2.317 contos, sendo de 2 700 a dos accionistas, que tiveram o dividendo de 20 %.

Mas guardada a selecção das moedas, os lucros de 1921 devem ser de 28 000 contos para equivalerem aos de 1914. Uma acção do Banco de Portugal tem hoje o valor de 500\$00 em media. Mas em ouro verdadeiro esta representa menos de 40\$00. Quer dizer, o Banco ao mesmo tempo que arruina o Thesouro e o paiz, no systema actual, arruina-se como era fatal, a si mesmo.

E a ruina continuará a ser cada vez maior sem haver nenhuma reacção decisiva contra ella. Mas indubitablemente se ha de chegar, pelo excesso dos males, ao momento de reforma extraordinaria, que ha de abranger o proprio Banco de Portugal.

Quirino de Jesus

Carris de aço-titanio

Ha já alguns annos que, principalmente nos Estados Unidos, se anda procedendo a estudos sobre a ligação do aço a um outro metal que lhe dê mais resistencia que o aço normal, para o fabrico de carris para vias ferreas. O metal que para tal efecto melhores garantias offereceu foi o titanio e pelas experiencias feitas nos ultimos tempos chegou-se á conclusão de que empregando durante o espaço de oito annos carris de aço normal, o numero de roturas é de 68,8 por cada 100 kilometros de via, ao passo que empregando os de aço ligado ao titanio aquelle numero desce a 19,6 por cada 100 kilometros.

Segundo os dados estatisticos recentemente publicados pela «American Railway Engineering Association» correspondentes a 1920, as roturas nos carris de aço Siemens-Martin ordinario foi de 8,8 por cada 100 kilometros de via ao passo que para os de aço-titanio a proporção foi de 2,9.

Está, portanto, provada a supremacia do aço-titanio para o fabrico dos carris e, é de esperar, que o seu emprego se generalise rapidamente.

Não será mau acrescentar que o titanio é um metal que se encontra em bastante quantidade no nosso paiz, formando uma especie de areias, a que até hoje, julgamos, não se tem dado grande utilização, sendo portanto mais uma riqueza a explorar.

Tarifas internacionaes

Com a guerra foram suprimidas quasi todas as tarifas internacionaes, anunciando-se porém para breve o apparecimento de algumas. E' natural que assim seja, pois o trafego internacional só pode viver á custa de grandes facilidades offerecidas aos viajantes. Entre outras, duas se impõem a ser revistas e melhoradas. Os bilhetes directos de Paris á America do Sul, e os de ida e volta com trajecto á vontade do passageiro.

Para os primeiros é necessario que a tarifa seja reduzida, não só nos bilhetes mas tambem nos supplementos de cama, pois o passageiro só deixará o vapor pelo caminho de ferro, entre Lisboa e Bordeus, se aqui lhe fizerem um preço senão mais barato, mas ao menos igual ao da via maritima. Essa tarifa deve dar ao passageiro um transporte gratuito de bagagem superior a 30 kilos regulamentares, segundo a classe que ocupar, como se faz a bordo.

E' um sacrificio que todas as companhias devem suportar, pois o interesse é da causa commun.

Os bilhetes actuaes Lisboa-Paris, ida e volta, devem ser modificados para os seguintes typos: Bilhete A, ida e volta pela via directa (Beira Alta), B, ida pela Beira Alta e volta por Madrid, ou vice-versa; C, ida pela Beira Alta e volta pelo Douro, ou vice-versa; D, ida por Madrid e volta pelo Douro, ou vice-versa.

Estes bilhetes devem estar á disposição do publico nas bilheteiras, seja em Paris seja em Lisboa, de forma que possam ser tomados á ultima hora, e o passageiro deve ter a faculdade de utilizar os diferentes talões no sentido que entender. O preço deve ser conforme os kilometros percorridos e não em beneficio d'esta ou d'aquelle linha, para que não venham a surgir dificuldades por interesses lesados.

Antes da guerra havia uma tarifa semelhante, mas que obrigava o passageiro a fazer uma requisição prévia, tendo só os bilhetes dias depois. Esta formalidade deve ser banida, pois acarreta por vezes grandes contrariedades e prejuizos.

Uma vez o trafego transatlantico em actividade, deve ser creada uma tarifa especial, pela qual o passageiro portador de bilhete directo da America do Sul, para Paris, possa adquirir, por preço muito reduzido, um passe para, durante uns 10 dias, viajar em Portugal á sua vontade, e poder assim ver o que de interessante temos para lhe mostrar.

Isto fazia-se anfes da guerra na Belgica e na Suissa, com a diferença que os bilhetes eram vendidos a toda a gente sem distincção.

Os bons exemplos devem ser seguidos, e o trafego transatlantico é um problema de tão transcendenten importancia para a economia nacional, que bem merece todos os nossos cuidados e sacrificios.

G. M.

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço de camionagens entre a estação de Braga e as de Braga-Central e Braga-Bom-Jesus

Entra hoje em vigor a nova tabela de preços de camionagens entre as estações de Braga, da Direcção do Minho e Douro, e as de Braga-Central e Braga-Bom-Jesus, serviço feito em combinação com a Camara Municipal de Braga.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou um aviso sobre o assumpto, o qual é distribuido aos nossos leitores com o presente numero.

O novo regimen dos caminhos de ferro franceses

No dia 1 de Janeiro ultimo entrou em vigor, em França, a nova lei sobre caminhos de ferro, á qual já tivemos occasião de nos referir minuciosamente.

Segundo o novo regimen cada empresa conserva a sua organização interna e a sua exploração propria. Porem a coordenação com os interesses geraes do paiz assegurada por um comité de direcção commun e por um Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

A situação dos accionistas ficou consolidada. Terão direito: 1.º Aos dividendos anteriormente garantidos, ou seja 54,10 francos para a Companhia do Norte, independentemente dos juros da rede Norte-belga; 38,50 fr. para a linha de Este; 55 fr. para o P. L. M., 56 fr. para a de Orleans e 50 fr. para o Midi.

2.º A uma prime cuja importancia depende do desenvolvimento do trafego e da reducção das despesas.

Depois de reduzidos todos os encargos do dividendo e da prime, as contas de uma rede saldar-se-hão com um excedente; este será levado a um fundo commun que servirá para compensar a insufficiencia dos productos das redes deficitarias. Haverá tambem solidariedade financeira entre todas as empresas.

As tarifas deverão ser estabelecidas por forma que o fundo commun não tenha deficit, mas, para não serem augmentadas de modo que possam prejudicar a actividade economica do paiz, o equilibrio dos juros e das despezas do fundo commun não se fará até 1927, época em que as condições de exploração já se aproximarão da normalidade: Durante este periodo as insufficiencias serão cobertas por meio de obrigações emitidas pelas Companhias e cujos juros correrão por conta do Estado.

As condições do resgate foram modificadas no sentido de o tornar de mais facil efectivação. Além disso as Companhias desistiram de todas as suas reclamações por cargos de guerra.

Em contrapartida, as dívidas de garantia para com o Estado deixam de vencer juro. Também se fez a remissão das dívidas de garantias contrahidas para os annos de 1914 e seguintes até à entrada em vigor do novo regimen, e o Estado reembolsará as importâncias levadas á conta do estabelecimento para assegurar o pagamento do dividendo mínimo durante a guerra.

O tunnel do Simplão

Já se encontram concluidas as obras do grande tunnel do Simplão que liga o caminho de ferro Suíço com o da Italia, as quaes duraram vinte annos.

Primeiramente abriu-se um tunnel e posteriormente um outro cujos trabalhos foram iniciados em 1912 e recentemente concluidos. O primeiro tunnel custou muito mais a construir do que o segundo por se terem encontrado correntes d'água caudalosas que tiveram que se derivar, etc, o que elevou a despesa muito além da verba orçamentada que era de 87 500.000 liras. Para o segundo essa verba foi apenas de 33 750.000 liras.

O comprimento dos túneis é de pouco mais de doze milhas, sete das quaes em território italiano.

Parece que há ideia de fechar o primeiro tunnel construído e utilizar apenas o segundo para o transito dos comboios.

Quando se concluíram as obras, os representantes da Italia e da Suíça colocaram corôas sobre as campas dos operários que perderam a vida na construção do tunnel.

Transportes aereos de mercadorias

Em vista do grande desenvolvimento que estão tomando os transportes de mercadorias em França e Inglaterra por meio de aeroplanos, estes dois países estão estudando a regulamentação especial aduaneira para tais transportes.

Em Outubro de 1919, 27 nações, entre aliadas e neutras, fizeram um convenio internacional para estes transportes, como, porem, alguns dos países signatários não tenham ratificado até hoje, não foi posto em vigor.

Por este motivo a França e a Inglaterra negociaram um convenio especial regulando o tráfego aéreo de mercadorias entre os seus territórios.

O regimen é muito semelhante ao do serviço marítimo. Cada aeroplano deverá prover-se de um manifesto das mercadorias que traz a bordo, com as declarações detalhadas das expedições. Os despachos aduaneiros deviam efectuar-se nos pontos de "atterragem", e no caso de "pane", o piloto deve avisar a estação aduaneira mais próxima para proceder à fiscalização das mercadorias; esta disposição, porem, na prática não deu resultado, pelo que teve de se modificar o acordo n'esta parte, por forma que, para as expedições de França para Inglaterra, funciona em França uma delegação à Alfandega inglesa que sella as mercadorias expedidas para Inglaterra e recebe as que d'allí procedem.

Se os sellos chegarem partidos, entende-se que houve fraude e applicam-se as penas correspondentes; se chegam intactos procede-se ao despacho como para as remessas por mar ou por caminho de ferro.

Outras nações, entre elles a Hespanha, estão tratando de regulamentar estes transportes.

Quando será que por cá se começará a pensar n'isso?

Caminho de ferro de Estella a Victoria

A Gaceta de 21 de Janeiro ultimo insere um decreto promulgado pelo ministerio do Fomento, segundo o qual é o Governo autorizado a aceitar o adeantamento que as deputações das províncias de Alava e Navarra ofereceram sobre as annuidades a que se refere a lei de 5 de Março de 1920, para que se terminem dentro dos annos económicos 1920-21 a 1924-25 as obras do troço de Estella a Victoria do caminho de ferro de Estella por Victoria a entroncar entre Los Martyres e Vergara com o de Durango a Zumarraga.

O juro de 5% ao anno do mesmo adeantamento será considerado pago ás deputações de Alava e Navarra pelo encontro da subvenção que estão obrigadas a pagar ao Estado, segundo as referidas leis. O reembolso áquellas deputações do adeantamento será feito á razão de tres milhões de pesetas por anno, desde o anno económico 1925-26 até ser amortizado por completo.

Caminhos de Ferro de Marrocos

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Marrocos que se constituiu em virtude da convenção entre os governos de França e de Marrocos em Junho de 1920, vai proceder á emissão de 57.000 acções, serie B, de 500 francos cada.

O capital social é de 50 milhões de francos e está representado por 100.000 acções de 500 francos, ou sejam 20.000 da serie A e 80.000 da serie B, gozando estas ultimas do direito de prioridade sobre os benefícios até á concorrência de um juro de 6% líquido.

Carris de ferro de Lisboa

Ha dez dias que a capital está soffrendo as consequencias da paralyzação do serviço dos carros electricos, com todo o seu cortejo de prejuizos, de atraços no curso normal da vida, de inconvenientes no funcionamento de outros serviços, publicos e particulares, e dos gastos de certa importancia para os menos abastados que, fiados na estabilidade d'aquelle serviço, buscaram alojamento longe da sua occupação, e mesmo para os que, como os medicos, os cobradores de contas ou quotas, e quantos outros, teem que deslocar-se entre pontos distantes para exercerem os seus misteres.

E', se não nos enganamos, a quinta greve do pessoal dos electricos e diga-se sem rebuço a mais condemnavel de todas que esse pessoal tem feito.

Das anteriores algumas, se disse, foram, senão indicadas, pelo menos auxiliadas pela propria companhia para, por meio d'ellas, conseguir os seus fins de arrancar á Camara auctorização para elevar as tarifas, a pretexto de, com parte d'esses recursos, satisfazer as exigencias de augmentos de salarios feitas pelo seu pessoal.

Discutiu-se, por isso, por longo tempo, entre a Camara, a Companhia, o Governo, e até n'isso se metteram, por louvável dedicação pelo serviço publico, associações das chamadas forças vivas.

Por fim, parece que sempre se chegou a apurar que as despesas da companhia eram superiores ás receitas, o que não comportava aumento de encargos para satisfação das exigencias do pessoal, e assim por ultimo, um presidente do ministério, o sr. Cunha Leal, achou um *modus facienti*, criando um imposto sobre os bilhetes para com o seu producto serem concedidas as melhorias de vencimento que o pessoal exigiu.

O publico, o eterno paciente, supportou, e vae pagando sem murmurar um queixume, este novo imposto, como aceita todos quasi sem protesto; o pessoal ficou contente conseguindo os augmentos de salarios que queria, e a companhia torceu-se mas aceitou a situação, continuando a insistir nas suas tentativas para conseguir maiores receitas.

Parecia que, por um longo periodo, em que é de esperar as condições da vida não se agravem mais do que já o estão, estariamos livres de nova greve d'aquelle lado; quando, inopinadamente, rebentou novo movimento do pessoal, e d'esta vez com manifestas tendencias revolucionarias, sendo sabotados os carros quasi todos, não só nos *car-barns* de Santo Amaro como nos da estação do Arco do Cego, levando os grevistas peças dos motores, só uma pequena parte das quaes a polícia ainda teve meio de apprehender a alguns, depois de outros, valendo-se do inesperado do acto, terem sahido com a maior parte, muito á sua vontade. E as peças que não puderam arrancar á mão, partiram-nas a martello!

Ha uma observação que toda a gente de bom senso faz perante este caso sobre a falta de previdencia da direcção da Companhia.

Effectivamente, como é que uma direcção de uma Companhia tão importante, que deve conhecer o seu pessoal, que já tem inequivocos indicios do que elle é capaz, n'um caso d'estes, não tem em armazem, bem guardadas—até em cofres fechados e bem fechados—peças sobrasentes, para substituir outras que sejam tiradas dos carros n'um caso como o presente.

Como devia tambem ter, entre o seu pessoal, tão numeroso como elle é, a sua policia—não diremos espiões porque é classe que não admittimos, mas os

empregados fieis e dedicados que a prevenssem contra qualquer surpreza.

E nem tanto era preciso para prevêr um movimento hostil porque bem patente foi a attitude do pessoal, exigindo a readmissão de dois empregados que a Companhia despedira, por terem, por occasião da greve anterior, desrespeitado violentamente dois directores da Companhia.

Mas consta-nos que a Companhia tinha, com efecto, uma certa reserva de peças, mas não tantas para acudir a uma tão grande destruição. E assim, a direcção previu ou preveniu; mais de improviso, quando todos imaginavam que se restabeleceria o socego por longo tempo por parte d'aquelle irrequieto pessoal, onde se sabe que elementos perturbadores trabalham activamente no sentido de o manterem em constante revolta, declara-se a greve, a um tempo mais temerosa, porque se manifestou por numerosos actos de *sabotagem*, e a mais condemnavel pelos motivos em que se baseia.

O pessoal da Carris, em continuas relações com o publico, e publico que, se não é a flor das classes mais elevadas é, em geral, publico de certa cultura, hade sentir, quando retomar o trabalho, a atmosphera de antipathias que elle semeou entre esse publico cujos commodos e interesses desprou para satisfazer os seus caprichos ou seguir, como ovelhas de Panurgio, as instigações dos que o levam para um movimento tão injustificado.

O pretexto agora—satisfitas que viu todas as suas exigencias—foi, como dizemos acima, a exigencia da readmissão de um empregado, um reparador de carros, que a Companhia demittira por ter desrespeitado e ameaçado um director, e a do levantamento da suspensão por dez dias que a Companhia impuzera a outro, um assentador de via, por identico motivo.

Quer dizer: pretende-se implantar pela força, n'uma corporação tão numerosa como aquella (mais de 3.000 entre empregados e operarios) o principio da indisciplina, em todas as suas mais condemnaveis manifestações.

Como se vê é o cumulo da exigencia, e não ha um só espirito, não obsecado por ideias, das infelizmente nascidas nas margens do Volga, que aceite tal principio que seria a completa subversão de todas as bases da disciplina social.

A crise que se apresenta é, pois, a mais tremenda de todas que teem affectado as nossas classes trabalhadoras, e mal iria ao paiz se a sua solução se desse pela victoria de tão perniciosos principios.

Os prejuizos são enormes; não ha duvida. O serviço, provisoriamente montado pelo Governo—e pelo qual só temos que o louvar—é muito deficiente; a cidade etá vergonhosamente mal servida de viação, resultado do escandaloso contracto que a Companhia Carris teve, em tempo da Monarchia, artes de arrancar ás condescendencias da Camara Municipal de então, e que, dando-lhe o privilegio exclusivo do transporte mechanico de passageiros, impediu até hoje e impedirá por muito tempo, que tenhamos organizado outro serviço além do da Carris, que poderia, agora, ser applicado a substituir as deficiencias d'aquelle.

A Companhia soffreu e sofre enormes prejuizos, na avaria do seu material em que peças de alguns carros foram barbaramente quebradas, inutilizando-o para o serviço por algumas semanas.

Pois todos estes transtornos devemos sofrer, pacientes até que a ordem e o bom senso entrem nos espiritos atrabiliarios que nem attendem a que estas, relativamente pequenas, desgraças da capital, representam maiores desgraças da patria, e para elles e para as de nós todos, mesmo para as dos proprios grevistas, se não principalmente para elles, concorrem soberanamente.

Os caminhos de ferro americanos

Como já é do conhecimento de toda a gente, não foi só em Portugal que os serviços ferro-viários se desorganisaram por uma forma extraordinaria devido à guerra europeia. Em todo o mundo a crise que afecta as empresas de caminhos de ferro está difícil de conjurar, especialmente nas nações que entraram no grande prelio, sendo a America uma d'aquellas em que a situação critica chegou a grau bastante elevado, que parece tender a debelar-se pouco a pouco, como se vê d'um interessante artigo que extractamos do "Journal des transports".

Os caminhos de ferro norte-americanos cuja situação anteriormente á guerra se mostrava tão florescente, foram talvez aquelles em que mais se accentuou a crise, chegando nos ultimos tempos a causar verda deira inquietação a ponto de se receiar de um momento para o outro uma *debâcle* geral, o que seria fatal caso a crise se prolongasse.

Se lançarmos um rapido golpe de vista sobre a evolução que se operou durante a guerra, facilmente encontraremos a razão porque empresas, outrora tão prosperas, em poucos meses chegaram a uma situação tão precária, fenomeno que mais ou menos se produziu nas grandes rôdes de todo o mundo durante o mesmo periodo, e chegamos á conclusão de que a parte de responsabilidades que cabem ao Estado na actual situação não é menor que em outra qualquer parte, e que por muito bem intencionado que fosse, não soube evitar os abusos e erros que levam todos a desejar o regresso ao regimen da exploração privada.

Sabe-se, com efecto, que desde a entrada na guerra, um dos primeiros cuidados do governo dos Estados Unidos foi assegurar-se da fiscalização integral dos caminhos de ferro durante todo o tempo das hostilidades, medida justificada pelas circunstancias e que visava a coordenar estreitamente todas as energias da nação. Dois organismos creados em epochas diferentes, deviam ajuda lo n'esta missão: o "Interstate Commerce Commission", encarregado das questões administrativas e da actualisação das tarifas; o "Railroad Labor Board", supremo tribunal de arbitragem que ressolveria em ultima instancia os conflictos operarios, e procederia além d'isso á revisão dos salarios.

Já precedentemente, o *Adamson Act* de 1916, sobre a iniciativa do presidente Wilson, tinha introduzido a lei das oito horas nas rôdes americanas. Desde então, o governo passou a exercer uma accão preponderante junto das companhias até o dia em que fez votar, em fins de 1917, um *Transportation Act* que instituiu a fiscalização federal a partir de 1 de Janeiro de 1918, ao mesmo tempo que começava as bases do regimen sob o qual tem vivido até agora.

Foi esse regimen das "Convenções nacionaes" (*National Agreements*), assim denominado porque se substituam aos estatutos particulares a cada companhia, regimen uniforme applicado em conjunto, com igualdade de salarios e de tarifas. Foi esse o primeiro erro grave do governo, que manifestava assim um desconhecimento completo do caracter proprio dos caminhos de ferro americanos, cujas condições de exploração, para uma rôde de 425.000 kilometros, se apresentava em aspectos muito diferentes de uma região para outra.

Outras varias disposições acabaram de dar a fisionomia propria ao novo regimen, especialmente de substituição do salario-horario pelo salario-obra nas officinas, e o estabelecimento de uma nova escala de salarios para as horas dos trabalhos suplementares,

cuja retribuição media foi consideravelmente aumentada.

Em Março de 1920 a ingerencia directa do Estado, foi substituida por uma nova lei que regulava as modalidades financeiras do regresso á exploração privada, mas não a transportando ao menos á legislação anterior. Entretanto o governo havia concedido numerosos augmentos de salarios, algumas vezes concedidos sem a circunspecção que seria para desejar, e que insuficientemente cobertos pelo augmento das tarifas, em breve crearam embaraços financeiros ás companhias. As diferentes medidas adoptadas pelo governo durante a sua gerencia importam: o *Adamson Act* n'um augmento de pessoal de cerca de 250 000 unidades, e 61 milhões de dollars de despesa annual; as "Convenções Nacionaes" de 1918 n'um novo encargo de 965 milhões de dollars, e a substituição do salario-hora pelo salario-obra n'um augmento sensivel de pessoal, e uma diminuição do rendimento individual de 10 a 50 %, e do rendimento geral de 5 a 30 % segundo a officina considerada.

Finalmente, a *Transportation Act* que restabelecia o regimen da exploração particular, mantinha a garantia de juros em proveito das companhias durante o semestre seguinte ao fim da fiscalização federal, assegurava ao mesmo tempo aos empregados a intangibilidade dos salarios por um periodo igual, de forma que tirava por um lado as vantagens que dava por outro. Em quanto os caminhos de ferro se conservaram em poder do Estado, as coisas apparentemente mantiveram-se na normalidade,—lá estava a garantia de juro para tapar qualquer desequilibrio que se produzia—tanto mais que, em regra, o governo poucos esclarecimentos dava dos resultados da sua gerencia.

E assim as verdadeiras dificuldades só apareceram á luz do dia, quando as companhias retomando a sua liberdade de accão procederam ao balanço exacto da situação. Houve verdadeiras surpresas, e evidenciou-se a gravidade d'uma crise que se apresentava tanto mais séria quanto mais se approximava a expiração da garantia que ia privar as companhias de um importante auxilio. Mas ainda houve mais. Em 16 de Junho de 1920 a "Railroad Labor Board" deu um novo augmento de salarios com efecto retroactivo a partir de Maio, o que foi agravar o orçamento do exercicio corrente com um encargo suplementar de 775 milhões de dollars.

Não admira pois vêr no relatorio dos salarios a despesa passar de 12 % em 1914-16, a 35 % em 1917, a 65 % em 1920-21 (o salario medio do empregado elevou-se em 816 dollars em 1914, 831 em 1915, 892 em 1916, 1014 em 1917, 1419 em 1918, 1483 em 1919, 1806 e 1910 em 1920, antes e depois do augmento de 16 de Julho), e a despesa-pessoal de 1.500 milhões em 1916 a mais de 2.900 em 1919 e 3.600 em 1920.

N'estas condições o balanço da exploração breve tomou um aspecto inquietador como se pode apreciar pelo quadro seguinte:

Annos	Receita de exploração	Despesas de exploração	Diferença	Graficamente
1917..	4.050.483.579	2.858.212.310	+ 974.778.937	7.057
1918..	4.926.593.967	2.017.205.501	+ 693.111.170	8.154
1919..	5.184.230.244	4.419.288.750	+ 515.793.287	8.526
1920 ..	6.213.489.043	5.810.970.021	+ 67.823.711	9.353

Por outro lado, como é facil de verificar por este mesmo quadro, a parte dos lucros brutos consagrados ás amortisações, dívida, reservas, etc., ia diminuindo de anno para anno: pois que tendo em 1917 sido afetos a estes diversos encargos 339 milhões de dollars, as disponibilidades em 1918 não foram nem de 79 milhões: em 1919 registou-se uma insuficiencia de 29

milhões, e o apelo á garantia para o periodo de Março a Setembro de 1920 não foi inferior a 600 milhões.

Ainda, pouco tempo depois do augmento de salarios em Julho de 1920, a "Interstate Commerce Commission" viu-se na necessidade de promovêr um augmento de tarifas, a partir de 1 de Setembro, e que devia, julgára ella, compensar largamente o accrescimo dos encargos orçamentaes, e permittir ás companhias o desafôgo.

Para chegar a este resultado, seguiu o processo instituido pela lei de 1920, fixando por approximação em 18.910 milhões o valor actual das rôdes, (as companhias calculavam-se em 20 mil milhões, cifra, sem duvida, exagerada), elevou as tarifas por forma que o rendimento bruto de exploração representava pelo menos 6 % da avaliação, ou seja 1.134 milhões, somma esta superior em 100 milhões a lucros tão grandes que, nunca nem mesmo as mais poderosas companhias, tiveram em tempos normaes. Quanto ao excesso de lucros que se esperava d'este augmento, devia ser de 1.500 milhões por anno, dos quaes 600 seriam para fazer face no ultimo augmento de salarios e 900 para compensões á insufficiencia annual apresentada pelos ultimos balanços.

Esta prespectiva, porem, esteve longe de se traduzir em factos, e se as estatisticas mensaes apresentavam uma melhoria sobre as dos annos anteriores, o numero de companhias cuja gerencia era deficitaria ia pelo contrario seguindo uma progressão constante, apezar do accrescimo consideravel do trafego; e, por mais parodoxaes que pareçam estes resultados, não devem surprehender ninguem, sabendo-se que a garantia do governo tinha cessado desde 1 de Setembro de 1920, e que as Companhias já não podiam contar senão com os seus proprios recursos.

E assim é que fechavam as suas contas com deficicit, 49 companhias em Setembro, 41 em Outubro, 64 em Novembro, 88 em Dezembro e 106 em Fevereiro de 1921. N'esta epocha tinham decorrido dez mezes desde a supressão da garantia do governo, e o resultado global —de 1 Setembro de 1920 a 1 de Março de 1921— traduzia-se n'um lucro bruto de 218.311.800 dollars, ou seja 2,5 % apenas das avaliações da "Interstate Commerce Commission", em vez de 6 %.

Outras causas, ainda foram agravar as difficultades financeiras, principalmente o atrazo por parte do governo no pagamento de quantias devidas ás companhias.

A proposito, convem notar que se, pelos seus erros de administração, o governo comprometeu gravemente a situação financeira das companhias, no dia em que lhes restituui a liberdade mostrou-se generoso. Com efeito as indemnisações previstas pela lei de 1920 são muito numerosas; apresentam um duplo caracter, mas não constituindo mais do que, como já dissémos, uma pura e simples continuaçao da garantia para um periodo de seis mezes depois de acabada a fiscalisação do governo, os outros representados por adeantamentos feitos ás empresas pelo governo e levados a um fundo especial de emprestimo, destinado a permitir-lhes fazer face ás despezas mais urgentes durante o periodo imediatamente seguinte ao regresso á administração particular.

Para a primeira, a garantia do governo foi mantida a pedido da "Interstate Commerce Commission" que já previa as difficultades que haviam de surgir. Foi decidido que o beneficio seria concedido a todas as companhias com a condição de restituirem ao governo as quantias excedentes do lucro previsto de 6 %, essas importancias alimentariam um fundo commun destinado a auxiliar as companhias necessitadas. Alem disso foi estipulado, para prevenir "extravagancias or-

camentaes" que as despezas de conservação imputadas á conta da garantia não podiam exceder somma igual a essas mesmas despezas antes da guerra, majoradas em relaçao ás circunstancias actuaes.

A maior parte das companhias aceitaram a transação, e 250 milhões de dollars alem de 600 da garantia até 1 de Setembro, em que terminou, tinham já sido pagas até essa epocha, quando a thezouraria se recusou bruscamente a pagar os titulos parciaes da "Interstate", por a lei não prever senão o pagamento global logo que tivesse terminado a garantia.

Foi preciso uma nova lei, votada em Fevereiro de 1921, para auctorizar o pagamento do resto, 350 milhões, os quaes só recentemente as companhias conseguiram receber.

Quanto ao fundo de emprestimos, devia permitir ás companhias fazer face aos seus pagamentos e aos trabalhos de renovação e conservação mais urgentes durante o periodo transitorio que se seguiria á fiscalisação federal. Foi fixado em 300 milhões, com o juro de 6 %, e reembolsavel em cinco annos, o prazo de reembolso foi fixado em 15 annos.

Ahi, novas dificuldades surgiram; a quantia posta á disposição das companhias não chegava para as suas necessidades, levantando-se contestações, sendo preciso recorrer á arbitragem. Por fim o secretariado das finanças, tambem poz obstaculos, não querendo emprestar dinheiro ás companhias senão em presença dos titulos da "Interstate", o que deu lugar a algumas terem de recorrer a outras fontes, pedindo emprestimos a 7, 8 e 9 %, quando o juro fixado pela "Commission" de 6 % theorico era na pratica de 2,5 %.

Em presença de todos estes obstaculos, não se podendo recorrer mais uma vez ao augmento de tarifas, que podia provocar uma abstenção da parte do publico na utilisação do caminho de ferro, era necessário recorrer as "Convénções Nacionaes" principal causadora no sentido de se obter uma reducção de salarios que era grandemente facilitado pelo abaixamento do custo da vida.

Desde então travou-se uma viva campanha em todo o paiz, e a imprensa, as associações bancarias, industriaes teem-se empenhado activamente para conseguirem uma reducção dos salarios.

Propoz-se a reducção de 20 % no preço de mão de obra, e encetamos as diligencias junto dos operarios e dos empregados.

Ao mesmo tempo pedia-se a revogação das "Convénções Nacionaes" de 1918, que veiu a conseguir-se a partir de 1 de Julho. Ao mesmo tempo o governo e os directores das Companhias diligenciaram obter do pessoal a sua annuencia por accordos amigaveis o que finalmente se veiu a conseguir em fins de Junho, conseguindo o "Board" a reducção dos salarios dos empregados não especializados em 12 %. Isto porem, não foi o bastante, pois que não supre por completo os augmentos concedidos um anno antes, dando apenas uma economia annual de 400 milhões, quando o ultimo augmento de 19 % trouxe ás Companhias um encargo de 600 milhões.

As administrações das Companhias não ocultam a sua decepção perante este resultado, tanto mais que o custo da vida baixou mais de 40 % durante o anno, e duvidam que esta medida permita fazer uma reducção de tarifas. Entretanto os empregados mostram-se satisfeitos porque os seus vencimentos ainda são superiores á media dos ordenados pagos n'outras industriaes, alem de o "Board" lhes manter a lei das 8 horas, quando um grande numero de empresas americanas, o dia de trabalho já foi elevado a 10 horas.

Tal é em conjunto a actual situação dos caminhos de ferro americanos. Não se pode ainda prever d'uma

maneira exacta o que dentro em pouco se conseguirá pelas medidas que o "Board" fôr pondo em pratica, parece, porem, que a redução dos salarios à medida que a carestia da vida fôr baixando, e o aumento das horas de trabalho, sejam os fulcros em que girem as soluções que hão de levar á conjuração da crise.



Loures e Mafra—Ericeira.—O sr. engenheiro Francisco dos Santos Viegas vae tratar, com os elementos preponderantes dos concelhos de Loures e Mafra, da forma de se conseguir a effectivação do projecto d'uma linha ferrea para servir as importantes povoações de Loures, Lousa, Bucellas, Mafra e Ericeira, e sollicitar do sr. ministro do Commercio que o material necessario para a mesma linha ferrea seja importado da Alemanha por conta das reparações.

Este projectado melhoramento está despertando grande interesse na população dos concelhos citados.

A Beira Alta.—Segundo o concelho de Administração d'esta companhia expoz ao Governo, não é ainda bastante a sobretaxa ultimamente concedida para lhe permitir fazer facce aos seus encargos obrigatorios.

A companhia pede, portanto, que a titulo temporario seja isenta do pagamento de impostos e contribuições.

Vagões de eixos intermutaveis.—Chegaram já a Lisboa os primeiros vagões n'estas condições, vindos de Paris—Ivry com mercadorias para Lisboa, Porto, Madrid, Açores e Africa, as quaes não tiveram, em transito, trasbordo algum, levando só 10 a 15 dias em caminho, e chegando as remessas intactas, sem perigo de avaria, extravio, quebra ou roubos que se davam no trasbordo.

O processo da mudança dos eixos em Irun é facil e rapido, devendo ser adoptado, muito brevemente, pelos "Vagons Leitos", para as suas carroagens do "Sud Express".

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se fôr aceite alguma proposta, o proponente depositará na Tesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, a soma correspondente a 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1922.

Vae de mal a peor o primeiro começo do anno de 1922. Crescem as dificuldades e perturbações da politica e da ordem publica e não se vê sufficientemente que por detraz de tudo isto se acha a nossa verdadeira tragedia financeira e económica. O Estado e o paiz entregaram-se desde longe á orgia das despesas, dos esbanjamentos, das espoliações com decadencia progressiva de riqueza, do trabalho, da produção, do rendimento efectivo, e da população, como em nenhuma outra nação do mundo, salvo na Russia. Por isso nós cahimos no despenhadeiro da anarchia com todas as tendencias para estarmos dentro de pouco tempo em situação muito peor do que a dos estados centraes da Europa que foram vencidos e teem de pagar indemnizações.

A travessâmos todo o periodo da guerra sómente a fazer despesas do consumo e de esbanjamento, sem desenvolvemos, como era indispensavel, o trabalho agricola, contando com as reparações que nos seriam dadas pela Alemanha! Depois não tivemos emenda. Seguimos sempre no mesmo declive e com as mesmas illusões. Ainda n'este momento é esse o caso, na sua essencia. Conta-se com as reparações allemãs *en nature* para a nossa reconstrução e com os creditos e emprestimos externos mais ou menos phantasiados com a base das restantes reparações, para sahirmos do abyssmo onde nos vamos afundando sem fim. E porque se conta com isto, só se faz o que se tem feito: politica, eleições, desordens, gréves, revoluções, trabalhando-se e produzindo-se cada vez menos, com multiplicação das dificuldades e misérias domesticas e individuaes de um grande numero de elementos sacrificados aos exploradores da desgraça nacional.

Ninguem sabe para onde vae a Europa e o mundo. Os Estados Unidos em vez de perdoarem as dívidas dos aliados, acabam de resolver que elles fossem consolidadas durante o periodo maximo de 25 annos com juro de 4 1/2 %. Acabam tambem de declarar que não tomam parte em mais nenhuma conferencia económica da Europa a começar pela de Génova — sem as nações europeias equilibrarem as suas finanças, pondo termo ás emissões fiduciarias. N'estas condições poderão ser conciliadas as dívidas entre os proprios aliados? E' mais do que duvidoso. Mas uma cousa é certissima. Ninguem emprestará dinheiro a uma nação empobrecida que não ponha em ordem o seu orçamento e a sua administração financeira e económica.

O actual parlamento ha de ser tão esteril ou prejudicial como os anteriores. O governo, seja qual fôr a sua boa vontade, não tem liberdade de acção politica para emprehender uma reorganização que é praticamente obstada pelas situações partidarias. Quais são as ideias que se lhe atribuem?

Diz-se que na declaração parlamentar o governo manifestou o desejo de realizar economias pela supressão dos serviços dispensaveis e reorganização dos restantes, *sem prejuizo dos interesses adquiridos dos actuaes funcionários*, não sendo feitas novas nomeacções durante cinco annos. Se o governo podesse fazer isso — e não o poderá! — seguiríamos sempre para o ponto do abyssmo da mesma forma, com o *deficit*, já de mais de 400.000 contos, que não cessa de crescer, por mais impostos que venham, com diminuição concomitante da produção agricola e da riqueza nacional.

O proprio governo, segundo as mesmas informações, acima de tudo espera obter um emprestimo ou crédito externo, procurando assim melhorar a situação cambial. E' o pensamento fixo que vem dominando o espírito de todos os que passam pelo poder e não teem em volta de si condições para atacar o problema economico e financeiro na forma exigida pelas realidades. Sem ordem, sem grandes economias decisivas, sem exigencias efficazes em que vieram accumulando injustamente a nova riqueza, e sem desenvolvimento do trabalho e da producção, é impossivel Portugal sahir do abyssmo onde de todos os lados o estão affundando cada vez mais.

Q. J.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Venda de barris vasios

Esta Companhia tem para vender no seu deposito de Figueira da Foz, 130 barris servidos a oleo e no de Mangualde 260 barris servidos a creosote, com a capacidade de 180 a 200 litros.

Recebe proposta até ao dia 10 de Março p. futuro dirigidas ao Director da Exploração em Figueira da Foz.

Os barris são vendidos nos depositos acima mencionados sem qualquer despesa para a Companhia.

Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	FEVEREIRO											
			16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	-
4	Londres, cheque.....	53 $\frac{1}{3}$	4	4	4	4	4	4 $\frac{1}{16}$	4 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{5}{16}$	-	-	-
1.188	Paris "	180	1.190	1.190	1.198	1.247	1.260	1.229	1.210	1.172	1.144	-	-	-
2.157	Madrid "	180	2.165	2.162	2.163	2.168	2.173	2.136	2.168	2.946	2.474	-	-	-
72	Berlim "	210	72	72	72	68	65	65	65	65	61	-	-	-
5.148	Amsterdam "	370	5.135	5.140	5.161	5.181	5.199	5.143	5.065	4.916	-	-	-	-
13.781	New York "	925	13.769	13.773	13.793	13.753	13.690	13.441	13.485	12.799	12.622	-	-	-
663	Italia "	180	672	669	672	670	688	671	662	642	642	-	-	-
-	Bruxellas "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.707	Suissa "	180	2.682	2.691	2.689	2.683	2.682	2.642	2.593	2.508	-	-	-	-
66.000	Libras, ouro	4 500	67.000	66.000	66.000	67.000	68.000	63.000	67.000	68.000	63.000	-	-	-
7 $\frac{13}{32}$	Rio s/Londres (compra)...	26,66	7 $\frac{9}{16}$	7	-	-	-	7 $\frac{11}{16}$	-	-	7 $\frac{3}{32}$	-	-	-

Cotacões na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madelra, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa

Vapo portuguez PORTUGAL.
Sahirá a 15 de Março.
Companhia Nacional de Navegação Rua do Commercio.



Alexandria, Jaffa, Haifa e Beirut

O vapor alemão ALGIEBA.
Sahirá em 5 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50



Amsterdam

O vapor alemão Spica
Sahirá a 3 de Março
Agentes, Marcus & Harting
Rocio 50.



Beyrouth, Jaffa, Samyrna, Pereu e Marseilha

Vapor frances AZIA
Sahirá a 8 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Bordeus

Vapor frances CAP GRIS NEZ.
Sahirá a 1 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.
R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, Rouen, Havre e Anvers

Vapor norueguez STANDARD.
Sahirá em 1 de Março.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52



Brisbane, Sydney e Melbourne

Vapor inglez BOLIVIA.
Sahirá a 3 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Constantinopla, Burgos, Varna, Constanza, Gatz e Bralla

Vapor frances HELENE.
Sahirá a 6 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.
R. dos Fanqueiros, 10.



Directo para New-York,
só para carga

O vapor frances SYRIA.
Sahirá a 28 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Funchal, Canarias e Congo Belga

Vapor alemão HENNER.
Sahirá a 8 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50



Funchal, Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brasileiro CUYABA.
Sahirá a 9 de Março.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24



Funchal, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brasileiro ALFENAS.
Sahirá a 2 de Março.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollande ORANIA.
Sahirá a 20 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Liverpool

Vapor inglez ALBAN.
Sahirá a 12 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Liverpool

Vapor inglez HILDEBRAND.
Sahirá a 11 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Londres

Vapor inglez EIDER.
Sahirá a 2 de Março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres e Hamburgo

Vapor hollande MONTEROSE.
Sahirá em 4 de Março.
Agentes Henry Burnay & C.
dos Fanqueiros, 10

Madelra e Açores

Vapor portuguez FUNCHAL.
Sahirá a 5 de Março.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.º

Madelra e Canarias

Vapor inglez ANDORINHA.
Sahirá a 3 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Madeira e Canarias

Vapor inglez AGUILA.
Sahirá em 10 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Natal, Lourenço Marques e Beira

Vapor holande CLAN MAC-GILLIVRAY.
Sahirá a 8 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Pará e Manaus, Via Madeira

Vapor inglez PANCRAS.
Sahirá a 14 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Pará e Manaus, Via Madeira

Vapor inglez HILDEBRAND.
Sahirá a 14 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollande ZAALAND.
Sahirá a 20 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

O vapor alemão ANTONIO DELFINO.
Sahirá em 22 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50

Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor alemão CAP POLONIO.
Sahirá em 25 de Abril.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.

Ponta Delgada, Angra, Horta e New-York

Vapor frances CANADA.
Sahirá a 16 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires

Vapor inglez DARRO.
Sahirá a 4 de Março.
Agentes, James Rawes & C.
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez ORIANA.
Sahirá a 8 de Março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez ORTEGA.
Sahirá a 19 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez ORIANA.
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rouen

Vapor hollande KOUTOUBIA.
Sahirá a 3 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.
dos Fanqueiros, 10.

Rouen e Anvers

Vapor norueguez TRIUMF.
Sahirá a 10 de Março.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rouen e Londres

Vapor norueguez PEIK.
Sahirá a 2 de Março.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rotterdam e Hamburgo

Vapor alemão WANGOM.
Sahirá a 3 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.

Rotterdam e Hamburgo

O vapor alemão WANGONI.
Sahirá em 3 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.

Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez AVON.
Sahirá a 15 de Março.
Agentes, James Rawes & C.
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo e Liverpool

Vapor inglez DESNA.
Sahirá a 10 de Março.
Agentes, James Rawes & C.
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

SERVIÇO COMBINADO COM A CAMARA MUNICIPAL DE BRAGA

AVISO AO PÚBLICO

SERVIÇO DE CAMIONAGENS

entre a estação de Braga e as de Braga-Central e Braga-Bom-Jesus

A partir de 1 de Março de 1922 os preços a cobrar pelas estações destas linhas, ou pelas centrais acima indicadas, pelo trajecto entre a estação de BRAGA e as de BRAGA-Central ou BRAGA-BOM-JESUS, são os seguintes:

Designação	Importâncias	
	Braga Central	Braga Bom-Jesus
Passageiros (a)	§10	§45
Bagagens:		
De 1 a 30 quilogramas	§15	§45
Além de 30 quilogramas, cada 10	§06	§12
Mercadorias:		
De 1 a 30 quilogramas	§30	§60
Além de 30 quilogramas, cada 10	§08	§15
Dinheiro em ouro, prata e valores:		
Até 50 escudos, valor declarado	§15	-§-
Cada 10 escudos mais	§03	-§-
Dinheiro em cobre:		
De 1 a 30 quilogramas	§30	-§-
Além de 30 quilogramas, cada 10	§06	-§-

(a) As crianças até 3 anos, nada pagam e as de idade superior a esta, pagarão o lugar por inteiro.

Os preços acima indicados estão isentos de sobretaxa

Em todas as estações destas linhas e suas combinadas se venderão bilhetes e aceitarão a despacho bagagens e mercadorias para as estações de BRAGA-CENTRAL e BRAGA-BOM-JESUS, ou vice-versa, em conformidade com as restrições seguintes:

ESTAÇÃO DE BRAGA-CENTRAL—Está aberta todo o ano e faz serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidades, limitado a volumes de peso não superior a 100 quilogramas.

ESTAÇÃO DE BRAGA-BOM-JESUS—Só está aberta desde 1 de Maio a 31 de Outubro e faz serviço de passageiros, bagagens e grande velocidade, limitado a volumes de peso não superior a 100 quilogramas.

O presente anula e substitue o «Aviso ao Público» C-n.º 33 datado de 15 de Agosto de 1921.

Porto, 1 de Fevereiro de 1922.

C n.º 46

Serviço do Tráfego-Exp. T/n.º 580

Pelo Engenheiro Director,

Henrique Bravo Júnior.