

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.^º DO 36.^º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
 (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)
 Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
 Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 853

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Administrador, J. da Silva Pereira

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 Julho de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7-1.

Telephone: Central-27

SUMARIO — A linha da Louzã a Arganil, por *J. Fernando de Sousa*, pag. 167 — O empréstimo, por *Quirino de Jesus*, pag. 169 — A produção mundial do ouro, pag. 170 — Parte Oficial, pag. 170 — Reparação de pontes e estradas, pag. 172 — Parte Financeira, por *Q. J.*, pag. 173 — Linhas Estrangeiras, pag. 173 — Carteira do Accionista, pag. 173 — O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano, por *Carlos Manitto Lopes*, pag. 174 — Relatório da Companhia dos C. de Ferro Portugueses, pag. 175 — Viagens Transportes, pag. 176 — Linhas Portuguezas, pag. 176 — Locomotivas espanholas, pag. 176.

A linha da Louzã a Arganil

Publicou a *Gazeta* no seu último número o decreto n.º 8910 de 7 do corrente, firmado por todos os ministros e emanado da famosa lei n.º 1327 de 25 de agosto de 1922, que assegurou dotações á construção de varios caminhos de ferro.

Essa lei, pitorescamente alcunhada de lei de *caminhos de ferro a domicilio*, foi aqui analysada, sendo inútil repetir as criticas de tal aborto.

Lia-se no seu art.º 5.º:

Art.º 5.º — Nos termos do art.º 5.º da carta de lei de 1 de julho de 1903, o Governo negociará com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego a conclusão do Caminho de Ferro da Louzã a Arganil, acautelando-se rigorosamente os interesses do Estado e a integridade do plano ferro-viário entre o Tejo e o Mondego.

E' de notar que aparentemente se concedem poderes discrecionarios ao Governo. Nem se limita o auxilio a prestar, nem se estatuem bases para esse fim.

Apenas se recomenda anodinamente que se acautelem os interesses do Estado, pleonastico postulado de qualquer accão governativa e a integridade do plano decretado.

Mas que diz o art.º 5.º da lei de 1903, nos termos do qual o Governo deveria proceder?

Art.º 5.º — Fica o Governo autorizado a modificar as condições do alvará de concessão do Caminho de ferro de Coimbra a Arganil no que for necessário para se ultimar a construção do referido caminho de ferro até este ultimo ponto e assegurar a sua exploração nos termos desta lei.

Os termos da lei eram a garantia do juro de 5% ao capital de 350 contos preciso para concluir o troço de Coimbra á Louzã, limitando-se a 10.500\$000 o adiantamento do Estado e fixando-se em 50.000 por kilometro a despesa d'exploração, isto mediante previa homologação de um contracto d'exploração. Esse contracto fôr accordado com a Companhia Real, quemava sobre si a exploração por 500\$000 por kilometro, o que serviu de base á estipulação da despesa na lei.

Mais tarde, a convenção entre as duas companhias foi modificada, de modo que alem de certa receita por kilometro a verba para despesa cresceu com aquela. Assim pois, tudo estava determinado na lei: a im-

portância do empréstimo necessário para a conclusão do troço e fixado em 350.000\$000; o juro de 5% e amortisação em 25 anos; a despesa d'exploração em 500\$000 por kilometro; o limite de 10.500\$000 para o desembolso do Estado.

Quanto ao plano ferro-viário, importa observar que a Comissão encarregada de o elaborar propôz que ficasse de via larga o troço já construído de Coimbra á Louzã e que se construisse uma linha de via estreita desde o Rio Maior pelo Entroncamento, Thomar, Miranda do Corvo, Louzã e Arganil a Santa Comba, bifurcando em Arganil para Ceia e Gouveia.

O decreto de 19 de agosto de 1907 publicado depois da audiencia das estações consultivas competentes, classificou a linha de via estreita do Entroncamento á Gouveia por Thomar, Miranda do Corvo, Louzã, Arganil e Ceia, sem se pronunciar sobre o estreitamento da linha já construída de Coimbra a Louzã, aconselhado pela Associação dos Engenheiros Civis, ficando assim em Coimbra o ponto de contacto da via larga, e da via estreita coitando-se a duplicação de via entre Miranda e Louzã. O que ficou porém assente é que além de Louzã a linha passaria a ser de via estreita.

Vem a lei de 1922 e determinou que o Governo negociasse com a Companhia do Mondego a conclusão da linha da Louzã a Arganil nos termos da lei de 1903 e respeitando a integridade do plano ferro-viário.

O juro garantido não pode pois exceder 5%, as despesas d'exploração arbitradas 500\$000 e o troço Louzã-Arganil tinha de ser de via reduzida.

A ignara leviandade com que se redigiu a lei deu logar a que não podesse dar resultado nos termos em que ficou redigida, pois nem a Companhia Real aceitaria a exploração ao preço de 500\$000, nem o juro poderia ser 5%.

O decreto com força de lei ultimamente publicado pretende resolver o assumpto, mas não o conseguiu, apesar de exceder a autorização da lei anterior. Não resulta de um acordo previo das companhias, que lhe assegure exequibilidade, e contém disposições inadmissíveis, que teem forçosamente de ser modificadas, como vamos ver.

E' garantido o juro de 7% a um emprestimo amortisavel em 25 anos para a conclusão do caminho de ferro. A lei, mandando fazer a operação nos termos da de 1903, só permitia a garantia de 5%. E sendo esta, como é, insuficiente, a lei devia ter fixado a taxa de 7%, como fixou a de 6% para a linha de Vizeu-Foz-Tua... mas sem fixar o capital, o que permite ir muito mais longe.

Divide a construção em duas etapas: uma da Louzã a Goes, outro de Goes a Arganil.

Altera portanto o plano ferro-viário, substituindo, entre Louzã e Arganil via estreita, estabelecida no decreto de 1907, sancionado pela lei de 1922, pela via larga.

Autoriza a Companhia do Mondego a contrahir na Caixa Geral dos Depósitos um emprestimo, amortisavel em 25 anos, de 5.500 contos, dos quais 500 contos constituem a comissão necessaria da Caixa, como é preciso para avolumar a participação dos lucros dos administradores, o que eleva a taxa de juro a 7,7% quando o decreto apenas garante 7%.

Fez-se sair do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado a anuidade de 468.970\$000 e assim deve ser, porque para ele revertem integralmente as receitas de Impostos de transito e selo.

Quando esteja construído esse troço, proceder-se-á por igual forma para o de Goes a Arganil.

Não se fixa prazo para a construção e como a anuidade tem de ser paga desde que se contrahiu o emprestimo, o encargo respectivo pode prolongar-se sem que a linha esteja construída.

Para a liquidação da garantia de juro arbitra-se por kilometro despesa igual á media da rede da Companhia Real.

E' a despesa por kilometro de via ou por kilometro de trem?

No primeiro caso cair-se-ia no absurdo de arbitrar uma despesa quasi tripla do que pode atingir.

Assim, em 1922, a despesa kilometrica media da rede foi de 46.388\$000, enquanto a da linha de Coimbra a Louzã foi de 18.876\$000.

Ora o troço da Louzã a Arganil não deve ter despesa superior á d'aquela; pelo contrario. Portanto o maximo que se deveria arbitrar era a despesa efectiva do troço.

Se se toma a media de custo do trem-kilometro, importa fixar o percurso minimo dos comboios,

Se supozermos dois comboios diarios em cada sentido e um transversal, como no troço em exploração haverá por anno $4 \times 365.6 \times 52 = 1772$ trem kilometro.

Arredondando para 1\$800, a despesa arbitrada por kilometro de via, segundo o custo medio do trem-kilometro em 1922 que foi, 10\$44, teremos:

$$1\$800 \times 10\$44 = 18.792\$00$$

quantia sensivelmente igual á despesa por kilometro de trem da Linha de Coimbra á Louzã em 1922, que atingiu, como vimos, 18.876\$00.

Quanto á receita foi, em 1922, 10.256\$00, por kilometro de via e 6\$51 pelo de trem, tendo pois havido deficit considerável.

A primeira base não é admissivel, pois peca por excesso. Em ambos os casos o Estado terá que abonar a garantia por completo, sem esperança de reembolso.

O troço da Louzã a Arganil vae pois, custar ao Thesouro 468.981\$00 por ano, ou, no total, 11.724 contos num troço, cuja conclusão custa 5.000. Isto sem falar no custo do troço seguinte de Goes a Arganil.

Deve-se ainda observar que seguramente não houve acordo previo entre as companhias interessadas, acerca da forma de calcular a receita liquida do

troço Louzã-Goes. Seja qual fôr a formula adoptada, como a companhia exploradora só terá assegurada a receita bruta efectiva, e esta é muito inferior á despesa, o deficit, de que ela já se queixa na parte em exploração, será agravado pelo novo troço, apesar do tributo que d'ele provem na receita.

Não consta que esse ponto melindroso fosse objecto de negociações, de que resultasse um acordo para base da lei.

O decreto apenas assegura, pois, a construção da linha e não a exploração. Se amanhã a C. P. exigir a garantia de um minimo de despesa superior á receita do troço, como é que se paga? Onde se vão buscar os recursos precisos? Parcialmente ineficaz, não deixa, por isso, de ser dictatorial o decreto, pois a lei de 1903, nos termos da qual manda proceder a de 1922, fixou o juro garantido de 5% e o que se garante é de 7%, ou antes 7,7%, graças á usura da Caixa Geral!

A despesa é fixada, na lei, em 500\$00 por kilometro. —O decreto, na sua falta de precisão, ou vai acima de 46.388\$00 por kilometro, pois deve ser igual á despesa media da rede da C. P., ou de 18.792\$00 conforme se tomar o kilometro de via ou o de trem. Manda-se respeitar o plano da rede e onde esta prescreve a via reduzida, adoptou-se a via larga.

Deve-se notar que o decreto emana da Repartição Central do Ministério, quando devia ser elaborado na estação competente, que é para o caso a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Se esta preparasse o decreto, seguramente chamaria a atenção do Governo sobre o que teriam de ilegais e ineficazes as disposições, que o redactor do decreto inseriu nele.

Como saír d'este bêco?

O unico meio rasoavel é encarregar a Direcção Geral de Caminhos de Ferro de preparar o acordo das companhias, e a especie de garantia que o Estado tem que formular para assegurar a exploração. Só depois de acordado *referendum* esse elemento de resolução pode ser redigido o decreto em que se fixe prazo para a construção e se reduza, se possível fôr, a sura da Caixa Geral. Quinhentos contos de comissão num emprestimo de 5.000 contos!

Assente uma formula practica e eficaz, ao Governo cumpre: ou leval-a ás Camaras, ou promulgal-a em dictadura, como em dictadura fez o decreto de 5 do corrente.

Assim tivessem tão facil remedio, outras providencias governamentaes!

Seja como fôr, é preciso que se saiba que em qualquer hypothese o prolongamento da linha da Louzã é um pesadissimo encargo para o Thesouro.

Se se construisse a linha de via reduzida, dotando-a com material fixo e circulante, fornecido pela Alemanha em conta de reparações, a despesa seria muito menor, ou com o mesmo dispêndio poder-se-ia mais longe e servirir uma região mais extensa.

J. Fernando de Sousa

Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição (em portuguez e frances).

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

O emprestimo

Uma vez lançado o emprestimo, fossem quais fossem as condições do encargo, o peor de tudo seria a deficiencia da subcrição. Como o caso deve ser considerado assim, a grandeza da cobertura obtida representa claramente um certo exito de credito nacional.

Resta saber o que acima de tudo é imposto pelas realidades, quando as ilusões as podem esquecer.

O emprestimo havia sido projectado em termos bem diversos daqueles que afinal prevaleceram. Queria-se, principalmente, colher dinheiro dos portuguêses do Brazil. O sr. Velhinho Correia, no seu largo e estendido relatorio parlamentar, fêz alusão a este objectivo. O governo estava, por isso mesmo, em negociações particulares com certo grupo financeiro que seria o intermedionario de toda a operação. O Estado perderia com élle, pelo caminho, somas avultadas, como tivemos ocasião de acentuar.

Novas circunstancias, talvez quasi de todo externas, determinaram rumos diferentes.

Parece que havia dificuldade em sair do Brazil o dinheiro para o emprestimo. Quasi apenas se pode contar, por esse lado, com os fundos que muitos portuguêses do Brazil haviam posto nos estabelecimentos bancarios de Portugal, quando a primeira grande queda do escudo vinha com a perspectiva duma reabilitação proxima. Os que haviam feito aquellas transferencias em 1920 a 1921, salvam afinal os seus capitais deslocados talvez então a 20\$00 a libra em média. Comprando esta agora a 45\$00 pelos novos titulos de ouro a 6,5% livraram-se das grossas perdas que a derrocada cambial trazia.

Quasi tudo tomou uma feição nova nos meses que decorreram depois de apresentada a proposta ministerial e o parecer da comissão da Camara dos Deputados. E' certo que foram reservados 25% dos titulos dos portuguêses residentes fóra de Portugal. E' provável que, em parte, subsista por ahí um campo de acção para as especulações privativas do mesmo grupo financeiro. O governo era levado, porém, a lançar quasi directamente o maior volume do emprestimo no paiz.

Serviu-se, para isso, também dos Bancos e dos banqueiros. Mas êstes, prescindiram das suas comissões habituais. Assim, os novos titulos apareceram como optimas collocação aos capitais particulares, sem as grandes perdas que o Estado teria na emissão pelo plano primitivo.

Assegurava-se um juro práctico de 15% ao cambio medio que vinhamos tendo.

Deixemos a politica e o simplismo exagerar o significado publico deste emprestimo, as qualidades do orgão governativo e os efeitos da nova-colheita agricola. A maior parte do povo portuguez é sempre assim.

Tão depressa julga tudo perdido, pelo sombrio da noite, como tudo salvo por um quasi nada de um fruxo raio de luz. Tenhamos vista clara para conhecer que a entrada real e decisiva no caminho da reposição do equilibrio e do progresso, tem outras exigencias muito mais serias.

E' preciso adoptar-se uma politica firme e irredutivel de resistencia a todas as tentativas que se multiplicarem sem fim para as actualizações de tarifas, de

tabelas de preços, de rendas, de vencimentos e de salarios. Metade do abismo nacional está aí.

E' indispensavel cortar fundo nas despesas presentes do Estado, dos municipios e dos particulares, fazendo-se a boa reorganização de todos os serviços geraes e locaes. E aí está a outra metade do abismo. As tendencias ainda para o alargar no todo.

E' urgentissimo abrir campos de accão productiva para onde se levem os supranumerarios do funcionalismo civil e militar, do comercio e das classes e, portanto dos orgãos e funções sociaes. Temos de fazer muito para isso. Temos de resolvêr o problema agrario, distribuindo uma boa parte das terras latifundarias por colonos livres, como se procedeu na Polonia, na Tcheco-Slovaquia, na Romania, na Grecia e já um pouco na Italia, antes de Mussolini.

Temos de adeantar sem demora, com recursos técnicos e financeiros, a exploração agrícola em todo o país. Temos de começar com intensidade a reparação das estradas e o melhoramento dos meios de transporte. Devemos preparar soluções próximas para a criação da energia hidro e termo-eléctrica e para o aproveitamento da frota mercante. Devemos fazer, afinal, a reforma financeira e bancaria, que é exigida por tudo isso e pela normalização do negocio, do crédito e do câmbio.

E' no ataque forte a essas necessidades fundamentaes que está o ponto de partida para a nossa reorganização nacional.

Seria loucura insistir no êrro de que ele está na simples realização dos emprestimos. Estes não impediriam que se continuasse a recorrer ás emissões de notas e a aumentar uma ruina que elas não conseguem escondêr aos olhos bem abertos.

Tendo sido vitorioso na subcrição este emprestimo, já se diz que vão lançar outro igual para colher o dinheiro pronto do público. A operação consistiria, decerto, em vender os 4.000\$000 de libras de 6,5% que a mesma lei autorizou o governo a colocar no Banco de Portugal, por substituição das cauções do Tesouro.

Então, o dinheiro que apurasse não poderia ter outro destino que não fosse o pagamento dos debitos do Estado ao Banco de Portugal, como diminuição efectiva da circulação fiduciaria. Quere dizer, já não poderia succeder o que fatalmente succederá com o da primeira série de 4.000\$000 de libras já emittidas. Esse, por mais que os ilusionistas prometam vir da recolha de notas, será para as varagens do déficit, que assim ficará suprido.

Por tal caminho se realmente se tirasse papel fiduciario da circulação com o producto do segundo emprestimo suposto, como se liquidaria o resto do déficit de 1922-23 e o de 1923-24 que as apregoadas melhorias cambiales não podem extinguir? Por meio de impostos?

Absolutamente impossivel, porque seriam mais centenas de milhares de contos sobre a montanha tributaria já levantada no orçamento colossal.

Teriam de recorrer a aumentos da dívida flutuante, a novos emprestimos e contratos especiais, e decerto

no fim, contraditóriamente, á emissão de notas, depois de terem querido reduzir o curso destas.

Já por aqui se vê que o problema da recomposição é muito mais complexo do que imaginam tanta simplistas d'este momento.

Accrescem ainda outras considerações muito graves. Podem fazer-se de súbito empréstimos internos tão importantes, mas ainda retirar da circulação algumas centenas de milhares de contos de notas, sem grandes perturbações económicas na situação actual? Até onde podem ir as trazidas pelo primeiro aos estabelecimentos bancários e ao comércio?

A verdade é que a obra de reconstituição nacional exige actos superiores aos representados por tais operações financeiras, para estas não serem contraproducentes.

Impõe a satisfação immediata de todas as outras necessidades públicas e privadas que apontámos como primárias. Especialmente a engrenagem das complicações reclama que se proceda á reorganização do crédito pela reforma do Tesouro, dos Bancos emissores, da Caixa Geral dos Depósitos e da lei que regula as funções bancárias comuns. E' um assunto proeminente em que talvez só nós tenhamos fixa a vista. Como seria possível sem isto, multiplicar os recursos para o comércio, a indústria, a agricultura e a reconstrução do património do Estado?

Seja como fôr, vão lançar um empréstimo interno de libras 4.000\$000, semelhante ao de agora?

Pois nesse caso a experiência feita mostra que a libra deveria ser tomada a uma cotação muito mais alta proxima do seu valor cambial. Assim disseramos que devia de ser na propria operação que se acaba de realizar. Salta aos olhos que teria sido bem coberta a subscrição ainda que tivessem posto em 70\$00 a libra.

Já não seria admissível insistir no erro que foi praticado e que fez perder ao Tesouro certamente cerca de 100:000 contos.

Quirino de Jesus

A produção mundial do ouro

Segundo uma estatística recentemente publicada, a produção do ouro em todo o mundo, nos anos de 1910 a 1921, foi a seguinte:

Anos	Kiogs.	Milhões de francos
1910.....	685.005	2.359
1911.....	695.228	2.413
1912.....	701.872	2.418
1913.....	692.526	2.385
1914.....	666.044	2.294
1915.....	707.674	2.438
1916.....	681.026	2.346
1917.....	637.347	2.195
1918.....	576.815	1.987
1919.....	549.383	1.892
1920.....	513.350	1.768
1921.....	486.946	1.677

Por estes números verifica-se que tendo-se no período da guerra mantido e até excedido a produção dos anos anteriores, desde que findou a guerra, essa produção tem baixado de anno para anno.

Qual a razão? — Será porque os homens se tenham visto forçados a desviar a sua actividade para outros trabalhos de necessidade mais urgente?



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Decreto n.º 8:924

Considerando que, por virtude do disposto no artigo 36.º da lei n.º 1:355, de Setembro de 1922, as administrações dos Serviços Autónomos ficaram obrigadas a regularizar a sua situação económica e financeira, de forma a satisfazer os seus encargos integralmente, incluindo as despesas com os seus funcionários e assalariados;

Considerando que o Governo ficou autorizado pelo artigo 43.º da mesma lei a publicar todos os regulamentos ou instruções necessárias para a boa execução dessa lei;

Considerando que dentro do objectivo da compressão das despesas se torna necessário providenciar no sentido da simplificação e maior eficiências das respectivas organizações, fixando os quadros do pessoal ferroviário, e reduzindo-o ao estritamento indispensável para a boa execução dos serviços, elaborando um estatuto onde se consignem convenientemente os seus direitos e obrigações, e facultando-lhe a maneira de legitimamente se representar junto das suas organizações administrativas;

Considerando que o decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, que reorganizou os serviços do Ministério do Comércio e Comunicações, considerou extinto o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e criou em sua substituição a Administração Geral dos mesmos Caminhos de Ferro, estabelecendo no artigo 25.º, que diplomas especiais regularão a sua administração e vida interna e fixarão os respectivos quadros;

Usando da autorização conferida ao Governo pela n.º 1:355, de 15 de Setembro de 1922, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, e ouvido o Conselho de Ministro:

Hei por bem, nos termos do n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É reorganizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do diploma junto ao presente decreto, que baixa assinado pelo respectivo Ministro.

Artigo 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, 18 de Junho de 1923.—António José de Almeida—António Maria da Silva—António Abrantes Ferrão—Victorino Máximo de Carvalho Guimarães—Fernando Augusto Freiria—Vitor Hugo de Azevedo Coutinho—Domingos Leite Pereira—João Teixeira de Queiroz Vaz Quedes—Alfredo Rodrigues Gaspar—João José da Conceição Camoesas—Alberto da Cunha Rocha Saraiva—Abel Fontoura da Costa.

ORGANIZAÇÃO

DA

Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado

TÍTULO I

Da organização dos serviços

CAPÍTULO I

Atribuições da Administração Geral

Artigo 1.º Nos termos do decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado superintende, sob a autoridade do Ministro do Comércio e Comunicações, na gerência, estudos e construção dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 2.º Sob a denominação de Caminhos de Ferro do Estado compreendem-s os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste venha a explorar, e bem assim as estações fluviais marítimas necessárias para o serviço dos mesmos Caminhos de Ferro.

§ 1.º As estações marítimas de passageiros e mercadorias na margem direita do Tejo, em locais que estão sob a jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, poderão ser ampliadas ou aumentadas em número, mediante prévio acôrdo com a mesma Administração.

§ 2.º O estabelecimento da estação de passageiros e grande velocidade, na parte necessária do terrapleno da Alfandega, a que se refere a portaria de 17 de Outubro de 1904, ou noutro qualquer local que venha a ser escolhido, fica sento de qualquer taxa de renda de terreno ou uso de cais.

Art. 3.º A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado é autónoma e constitui pessoa jurídica para os efeitos legais.

Art. 4.º A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado comprehende:

- 1.º O Conselho de Administração;
- 2.º O Conselho Fiscal;
- 3.º A Secretaria Geral;
- 4.º O Serviço de Saúde;
- 5.º A Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros;
- 6.º A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste;
- 7.º A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro;
- 8.º A Direcção de Estudos e Construção;
- 9.º O Serviço do Contensioso.

TITULO II

Do Conselho de Administração

Art. 5.º O Conselho de Administração é composto:

- a) Pelo administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado, que exerce a sua presidencia;
- b) Pelo administrador adjunto, que será o vice-presidente;
- c) Pelos directores das diferentes Direcções a que se refere o artigo 4.º do presente decreto;
- d) Por tres representantes do comércio, agricultura e indústria;
- e) Por um representante do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ único. Um diploma especial regulamentará o modo de escolha dos representantes do comércio, indústria, agricultura e pessoal.

Art. 6.º Compete ao Conselho de Administração:

- 1.º Regular a aquisição de material fixo e circulante e dos materiais, ferramentas e utensílios;
- 2.º Propor ao Governo as dotações orçamentais para os serviços de exploração e bem assim as que para as obras autorizadas e aquisição de material circulante possam ser destinadas do fundo especial e do mesmo modo quaisquer operações financeiras que pelas disponibilidades desse fundo convenha efectuar;
- 3.º Aprovar as tarifas, os horários e os contratos de serviço combinado, submetendo-os á homologação do Ministro;
- 4.º Submeter à aprovação superior os projectos das linhas e ramais a construir, os das obras complementares de orçamento superior a 100.000\$ e os dos novos tipos do material circulante;
- 5.º Adjudicar fornecimentos e empreitadas até a importância de 100.000\$;
- 6.º Administrar o fundo especial dos caminhos de ferro, criado pelo artigo 2.º da carta de lei de 14 de Julho de 1899;
- 7.º Emitir o seu parecer sobre os assuntos de natureza técnica ou administrativa que pelo administrador sejam submetidos á sua apreciação.

Art. 7.º O Conselho de Administração tem duas sessões ordinárias mensais e as extraordinárias para que for convocado pelo seu presidente por iniciativa própria ou a pedido de tres dos seus vogais, devendo constar de um livro especial de actas todas as deliberações tomadas.

§ único. A acta de cada sessão é lida e aprovada na sessão seguinte e assinada pelos vogais do Conselho que a ela assistiram.

TITULO III

Do conselho fiscal

Art. 8.º A fiscalização da administração dos Caminhos de Ferro do Estado é confiada a um conselho fiscal, que terá a seguinte composição:

- 1.º Um representante do Conselho Superior de Finanças;
- 2.º O director geral de contabilidade pública;
- 3.º Um representante da Procuradoria Geral da República;
- 4.º Um vogal de livre escolha do Governo;
- 5.º Um engenheiro que tenha desempenhado com reconhecida competência funções na exploração técnica e comercial dos Caminhos de Ferro do Estado, e que servirá de secretário.

§ único. Os vogais do conselho fiscal escolherão entre si o respectivo presidente.

Art. 9.º São atribuições do conselho fiscal:

- 1.º Examinar sempre que o julgue conveniente, e pelo menos de tres em tres meses, a contabilidade da administração;

2.º Fiscalizar a administração dos Caminhos de Ferro do Estado na sua parte económica e financeira, verificando frequentemente o estado da caixa e a existencia de títulos ou valores de qualquer especie confiados á guarda da administração geral;

3.º Verificar o cumprimento das disposições legais relativas á gerencia económica e financeira da administração;

4.º Vigiar pelas operações financeiras efectuadas pela administração;

5.º Dar parecer sobre contas de gerencia e relatórios da administração, na parte que lhes competir;

6.º Assistir ás reuniões do Conselho de Administração sempre que o entenda conveniente;

7.º Convocar extraordinariamente as reuniões do mesmo Conselho quando o julgar necessário;

Art. 10.º Cada um dos membros do conselho fiscal pode exercer separadamente as atribuições consignadas no n.º 6.º do artigo anterior.

Art. 11.º O conselho fiscal tem duas sessões ordinárias mensais e as extraordinárias para que for convocado pelo seu presidente, por iniciativa própria ou a pedido de tres dos seus vogais.

§ único. Todas as liberações tomadas deverão constar de um livro especial de actas.

TITULO IV

Do administrador geral

Art. 12.º Compete ao administrador geral:

1.º Presidir ás sessões do Conselho de Administração e dar execução ás suas deliberações;

2.º Adjudicar fornecimentos até a importância de 30.000\$000, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e submeter á aprovação do Conselho de Administração os de importância superior, solicitando despacho do Ministro para os contratos cuja importância excede 100.000\$000;

3.º Autorizar a execução de obras por administração, tarefa ou empreitada até á importância de 30.000\$000;

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

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

6.º Aprovar os regulamentos do serviço interno, propondo ao Governo o que excede a sua competencia;

7.º Promover, preparar e instruir os processos necessarios para o bom regime dos caminhos de ferro em construção ou em exploração;

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

9.º Autorizam nos termos da legislação vigente, a aquisição dos terrenos necessarios á construção de novas linhas ou a obras complementares, promovendo os respectivos processos de expropriação, e, bem assim, a troca e o arrendamento dos que estiverem disponíveis e a venda dos materiais inutilizados,

10.º Propor á homologação ou aprovação do Ministro os quadros do pessoal, as nomeações, promoções, demissões, castigos, recompensas e reforma do mesmo, quando tenham de ser feitas por decretos;

11.º Conceder passes e bonus nos termos do respectivo regulamento;

12.º Nomear o presidente da Caixa de Reformas e Pensões nos termos do regulamento respectivo;

13.º Propor ao Governo as providencias que julgar necessarias para o bom regime dos Caminhos de Ferro do Estado e consultar acerca dos assuntos que a eles interessem e que pelo Governo forem submetidos ao seu exame;

14.º Vigiar e promover em tudo o que diga respeito á marcha á marcha regular dos serviços, á observância das leis, decretos, regulamentos e instruções que estiverem em vigor, á unidade administrativa e á aplicação das regras orgânicas a que estão sujeitos os serviços, ao exacto cumprimento dos deveres e obrigações que incumbem a todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, á regularidade, prontidão e cuidado com que todos os assuntos devem ser tratados,

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

16.º Apresentar ao Ministro os assuntos que careçam de resolução superior.

Art. 13.º Compete ao administrador adjunto coadjuvar o administrador geral e substitui-lo nos seus impedimentos, acumulando estas funções com as de director dos Serviços Comerciais e Financeiros.

TITULO V

Da Secretaria Geral

CAPITLO I

Contribu'ção e atribuições

Art. 14.^o A testa Secretaria Geral e superintendendo nos seus serviços, há um secretario da Administração Geral, com a categoria de chefe de serviço.

Art. 15.^o O secretario da Administração Geral desempenha cumulativamente as funções de secretario, sem voto, do Conselho de Administração e compete-lhe especialmente:

1.^o Dirigir a Secretaria Geral e superintender e fiscalizar os respectivos serviços;

2.^o Assistir às sessões do Conselho e nelas apresentar os papeis de expediente e os processos que devam ser submetidos à sua apreciação;

3.^o Redigir e ler as actas das sessões que depois de aprovadas fará transcrever em livros especiais;

4.^o Lavrar os termos de posse dos funcionários da Administração Central;

5.^o Expedir as consultas e pareceres que tiverem de subir ao Governo;

6.^o Abrir a correspondencia e dar lhe o destino conveniente;

7.^o Submeter a despacho do administrador geral todos os processos que por ele tenham de ser resolvidos;

8.^o Fiscalizar as despesas de expediente e diversas;

9.^o Superintender no serviço do pessoal menor;

10.^o Prestador ao Conselho de Administração e ao administrador geral e seu adjunto todos os esclarecimento que julgar convenientes a bem do serviço publico;

11.^o Todos os mais serviços da sua competencia não especificados.

§ unico. Nos seus impedimentos o secretario da Administração Geral é substituido pelo chefe da Repartição Central.

CAPITLO II

Repartição Central

Art. 16.^o A Repartidão Central comprehende duas secções:

1.^a Secção de Expediente;

2.^a Secção de Arquivo e Pessoal.

Art. 17.^o Compete à Repartição Central:

1.^o O registo e distribuição de correspondência recebida;

2.^o A imposição do selo branco da Administração Geral;

3.^o A elaboração, registo e expedição da correspondência da Administração Geral.

4.^o O arquivo geral de todo o expediente;

5.^o Todo o serviço relativo ao fornecimento de mobiliário e artigos de expediente;

6.^o A fiscalização do serviço do pessoal menor e a sua distribuição;

7.^o O registo e movimento do pessoal da Administração Central;

8.^o Todos os demais serviços da sua competencia não especificados.

(Continua).

**MINISTERO DO COMERCIO E COMUNICAÇÕES**

Administração Geral dos Caminhos de Ferro do

Estado

Decreto n.º 8:950

Atendendo ao que me representou o Ministro do Comércio e Comunicações, tendo sido ouvida a Comissão Superior de Caminhos de Ferro, nos termos do disposto no artigo 288.^o do decreto com força de lei de 25 de Maio de 1911, tendo-se procedido a inquérito administrativo em observância do preceituado nos artigos 7.^o e 8.^o do decreto de 6 de Outubro de 1898, ouvida a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado: hei por bem adicionar ao plano geral das vias férreas ao sul do Tejo uma linha férrea que partindo da estação de Ermidas-Sado, e passando por Ferreira do Alentejo, vá terminar em Beja.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 23 de Junho de 1923.—ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA—João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

REPARAÇÃO DE PONTES E ESTRADAS

Por proposta do sr. director geral das Estradas, o sr. Ministro do Comercio auctorizou a verba de 50.000\$00 para a continuação da reparação da ponte de Viana do Castelo, tendo sido também aprovado o processo de concurso publico, efectuado em 4 do corrente, no Governo Civil de Viana do Castelo, para a adjudicação da empreitada de reparação provisoria da ponte sobre o rio Coura, em Caminha, na Estrada Nacional n.º 23, pela quantia de 80.746\$00, depois de ser ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas.

Viseu: Foi aprovado o orçamento, na importancia de 10.660\$00, de trabalhos complementares a executar no lanço da Estrada Distrital n.º 95, compreendido entre a Estrada Nacional n.º 13 e o Crato, ficando assim elevado a 84.060\$00 o orçamento total do referido lanço.—Faro: O 2.^o orçamento rectificado, de 18 de Abril, na importancia de 32.882\$00, do lanço da Ribeira das Ondas a Santa Catarina a Moncarapacho, distrito de Faro, ficando assim elevado a 42.202\$00 o orçamento total do referido lanço.—Braga: Orçamento suplementar, na importancia 48.470\$00 relativo ao lanço do Alto do Covo ao Lameiro de Aveleda da Estrada Nacional n.º 28. Aprovaro o 3.^o projecto de revisão de orçamento, na importancia de 240.810\$00, relativo ao lanço de Lameiro de Aveleda á portela de Gargalhão na Estrada Nacional n.º 28.—Porto: O 7.^o orçamento suplementar na importancia de 6.173\$00 relativo á Estrada de Ligação da vila de Santo Tirso com o Santuario de Nossa Senhora de Assunção, ficando assim elevado a 38.856\$00 o orçamento total.—Coimbra: Orçamento de 22 de Fevereiro, na importancia de 75.791\$00, para reparação do pavimento e vigamento de madeira raspagem e pintura, da ponte sobre o braço Sul do rio Mondego, na Estrada Nacional n.º 56.—Leiria: 2.^o orçamento suplementar, na importancia de 22.410\$00 para o acabamento do lanço de Selir de Matos ao Caminho das Antas, do ramal das Caldas da Rainha a Santa Catarina, da Estrada Nacional n.º 63, ficando assim elevado a 48.931\$00 o orçamento total do referido lanço. Foi tambem auctorizada a verba de 5.000\$00 para material e mão de obra de Conservação.

—A Divisão de Lisboa submeteu á aprovação superior o orçamento na importancia de 10.405\$00 para a reparação da ponte da Foz na Estrada Nacional n.º 73: e foi autorizada a verba necessaria para a reparação das Estradas a cargo da mesma dixisão, compreendido o ramal da E. N. n.º 67 para a Guia, Oitavos e Cabo da Roca, e Estrada Nacional n.º 50.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1923.

O Parlamento continua a discutir pachorrentamente o orçamento geral do Estado. Parece que sempre teremos a sua aprovação antes de se retirarem os deputados e senadores para as praias e termas. Em boa verdade pouca falta ele faria, uma vez que não traduz a realidade, errando em centenas de milhares de contos no *deficit* e uma vez que não se entrou ainda no corte fundo das despesas e na reorganização geral dos quadros dos serviços públicos.

O parlamento continua também alheido totalmente da tarefa da reconstrução e fomento económico. Mais uma sessão legislativa se perde sem que nenhuma lei se faça para aquelle fim. Nem mesmo o governo apresentou nenhuma proposta d'essa natureza.

A ruina da nação avança claramente aos olhos de quem se não deixa illudir. O empréstimo não foi para fazer reparações nem para promover o desenvolvimento da produção e da riqueza pública. Foi para ajudar a suprir o *deficit* causado pelas despesas com o pessoal excessivo do Estado. A colheita agrícola de 1923, ainda que seja tão boa como anunciam, será apenas um incidente feliz que a natureza trouxe á formidável crise nacional. O trabalho rural foi menor em 1922-23 do que em 1921-22 e tudo está disposto para que a decadencia, que elle vem tendo, seja inferior em 1923-24. A mão-de-obra dos campos é cada vez menor pelas varias espécies de emigração e, ao mesmo tempo, é cada vez mais cara e menos rendosa. Nem este mal enorme tem ainda um serio começo de contra-partida na substituição dos instrumentos e processos agrícolas, hoje ainda primitivos, por outros que assegurem resultados vantajosos.

Ao escrevermos estas linhas está reunido um congresso das federações agrícolas em Vizeu. É bom que se façam. É ingenuidade dizer-se, porém que dos anteriores se colheram vantagens praticas, ou que deste se colherão outros de importância. Os nossos lavradores, mesmo de maior e melhor aplicação, acham-se longe do ponto onde se deve colocar o espirito da reconstrução nacional. Por isso mesmo também não passa de simplicidade, a declaração que o sr. ministro de agricultura no sentido de que havia de traduzir em propostas de lei, os votos do congresso de Vizeu. Os lavradores por si mesmos são em geral avessos á ideia de se atacar o problema do desmembramento dos latifundios e da colonização interna com novos proprietários livres, onde está uma das necessidades supremas de salvação nacional. O sr. ministro da agricultura está longe de obedecer a esta ideia proeminente, e muito diversa da que presidiu modestamente á sua recente proposta de lei sobre parcelamento de terrenos das grandes empresas, proposta ineficaz para a economia rural.

De outro lado não se atacou, nem se ataci em cheio, o problema da substituição das ferramentarias e processos culturais. As teses apresentadas sobre o sistema das sementeiras cerealíferas, sobre as montureiras, e sobre o ensino cultural, apenas envolvem princípios aproveitáveis sobre uma parte das necessidades principais. As soluções que foram defendidas para o crédito agrícola e que o sr. Fontoura da Costa vai reunir em proposta lei, de concordam com a estreiteza geral das aspirações do Congresso, e estão muito longe da necessaria subordinação ao pensamento de fazer a colonização e a lavra aperfeiçoada do território português, como base da reorganização nacional.

Os recursos de crédito agrícola oficial estão em 15.000 contos. Querem que sejam elevados a 30.000, ou 1.500 contos ouro, ou muitos menos do que eram antes da guerra. Verdade seja que também a Caixa Geral de Depósitos forneceria os fundos possíveis, como sempre dissemos que devia fazer. Mas nas condições actuais pouco poderá vir dahi, como a experiência tem mostrado.

A reforma agrária e agrícola para ser lançada bem para diante na prática em dois anos, com desenvolvimentos posteriores, precisará de créditos de centenas de milhares de contos, ainda assim menores do que as importâncias gastos com a multidão de funcionários civis e militares que podem ser desviados dos serviços actuais. Para se chegar ahi, tem de ser atacado todo o problema governativo do saneamento orçamental, da reorganização dos quadros e da remodelação de todas as nossas instituições de crédito, especialmente da propria Caixa Geral de Depósitos.

Ao mesmo tempo que se olha com tanta parcimonia para as supremas necessidades da terra portuguesa que devemos obrigar a fornecer imediatamente o que mais é preciso para a população comer, vestir e calçar, querem-se por outros lado despezas apenas possíveis para fantasia de uma gente farta e bem calçada e bem vestida. Não exemplificaremos.

Quirino de Jesus



Metropolitano de Bilbau — A cidade espanhola de Bilbau também vai ter o seu metropolitano.

E' o Banco Espanhol de Crédito que projecta levar a efecto a construção d'essa linha subterrânea de via dupla, que partindo de Achuri terminará em La Casilla.

Nova linha franco-italiana. — Projec'a-se uma nova linha, cujos estudos já estão concluidos, ligando a França á Italia pela fronteira de Les Houches, proximo de Saint Gervais.

Esa linha terá começo em Oex e terminará em Aosta, depois de ter atravessado o Monte Branco. Terá 14 túneis, o mais pequeno de 597 metros de extensão e o maior de 14.287; pontes.

A projectada linha, que se calcula dever estar concluída dentro de dez annos, encurtará bastante o trajecto de Paris a Turin, por exemplo, pois actualmente tem que dar uma grande volta pela fronteira de Modane.

León-Matallana — No dia 30 de Maio ultimo foi inaugurada a nova linha espanhola de León a Matallana que se projecta ligar, em Palanquinos aos Caminhos de Ferro Secundarios de Castella.

Esta nova linha tem a extensão de 29 quilometros e tem cinco estações. Com esta nova arteria ferroviária encurta-se a viagem entre León e Bilbau que passa a fazer-se em nove horas, apenas.

A linha foi aberta ao serviço público a partir do dia 31 do referido mês de Maio.

Penarroya-Puertollano. — A Sociedade Mineira e Metálica de Penarroya, está organizando uma nova Sociedade para a exploração das linhas de Puente del Arco a Conquista, 162 quilometros, de Puertollano a Mina de San Quintin, 25 quilometros e a linha em construção de Conquista a Puertollano 35, quilometros.

CARTEIRA DO ACCIONISTA

Compagnie des Chemins de Fer Portugais

Société Anonyme

Statuts du 30 Novembre 1894

Comité de Paris

Convocation des Obligataires

M. M. les portent des obligations privilégiées de premier rang de 3%, 4%, 4 1/2% et 5% (Beira-Baixa) de la Compagnie des Chemins de fer Portugais, sont convoqués en Assemblée Générale ordinaire, le lundi 9 Juillet prochain, à 14 heures 30, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du Comité de Paris ;
Nomination d'Administrateurs.

Tous les obligataires possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres aux caisses de l'un des établissements suivants :

En Portugal :

Siège social de la Compagnie, à Lisbonne ;

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Commercial do Porto, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

En France :

Bureaux du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.
Banco Nacional Ultramarino, Banque Nationale de Crédit, Banque de Paris et de Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Commercial de France, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Centrale des Banques de Province, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit Industriel, à Lyon.

En Angleterre :

MM. Glyn, Mells, Currie and C°, à Londres.

En Belgique :

Caisse Générale de Reports et Dépôts, à Bruxelles, et Banque Liégeoise, à Liège.

En Suisse :

Société de Banque Suisse, à Genève.

Les cartes d'admission seront délivrées par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris, en raison de ces dépôts effectués avec bordereaux de numéros des titres.

Paris, le 1º de Junho de 1923.

Le Comité de Paris.

O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano

Re'atorio de uma missão á Italia
em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manitto Torres

(Continuação do numero 852)

Entretanto as cooperativas de construção desenvolviam-se por toda a Italia, recuscedendo quando a crise da habitação, por 1919, atingiu na Italia como no resto da Europa, o seu maximo.

Uma lei estabeleceu que o Estado tomaria sobre si o encargo de 3% nos juros dos empréstimos feitos ás cooperativas de construção de ferroviários e uma outra (também de 27 de Novembro de 1919) autorizou a administração do Estado Italiano a aplicar em empréstimos ás referidas cooperativas os fundos das reformas, e pensões até á concorrência de 75 milhões de liras, ao juro anual de 3,85%; por força d'estas duas leis os agentes podiam vir a adquirir a sua casa por um juro de 0,85% sobre o capital invertido, acrescido dos encargos da amortização n'un prazo de 50 anos.

Em 5 de Outubro de 1920, um nova lei autorizava o levantamento de mais 45 milhões do mesmo fundo, agora ao juro de 4% e dava a faculdade á «Caixa de Empréstimos a Depositos» de fazer empréstimos ás cooperativas ao mesmo juro de 4%. Secessivamente, as verbas de 4 milhões (abril de 1921) e de 9 milhões (agosto de 1921) foram destinadas ao pagamento da parte a cargo do Estado do juro dos empréstimos; numa palavra, e contribuição do Estado, para os juros de taes empréstimos, é já de 15 milhões, o que corresponde a um capital fixo de 500 milhões, ou sejam actualmente cerca de 400.000 contos da nossa moeda!

Os pedidos d'empréstimos feitos pelas cooperativas atingem já 631.200 (¹) liras, estando já realizados 120 milhões do fundo das reformas do pessoal e 182 milhões da «Caixa d'Empréstimos e Depositos» e os restantes em via de concessão.

As 108 cooperativas já atendidas distribuem-se assim por toda a Italia: Piemonte 11, Lombardia 9, Veneto 6, Liguria, 3, Emilia 14, Toscana 10, Marcha 6, Umbria 1, Lacio 30, Abruzzos 2, Puglia 2, Campania 12, Calabria 1, Sicilia 2.

Isto, que é alguma coisa de grande sob varios aspectos, mostra que o espirito de demolição não é o dominante entre os ferro-viarios italianos, opinião que outros factos confirmam.

Na ridente Nápoles tive ocasião de visitar os terrenos e os trabalhos de contrução d'algumas d'estas cooperativas que ali vão erguer os seus bairros, entre o azul do céu do Mediterraneo e em pontos d'um pitoresco e d'uma salubridade completos.

As cooperativas de Nápoles são: «Sociedade Cooperativa de Construções Ferroviárias do Estado», «Cooperativa Ernesto Scodes», para maquinistas, fogueiros e equiparados», «Cooperativa Amisade» e «Cooperativa Fenix».

A primeira fundou-se em 15 de Maio de 1920, com 270 socios, tendo-lhe sido desde logo concedido um crédito de 10 milhões que pôde fazer face ás edificações

requisitadas por 154 socios; esta cooperativa começou a edificação de três bairros: um em S. Margarida (5.000^{m²}), á direita da grande estrada de Copodimente, não longe do Museu Nacional e servido por uma linha electrica, outro na colina de Posillipo (8.000), descendo para o Corso Vittorio Emanuele, igualmente bem servido por um sistema de linha de "tramways" e o terceiro, ainda não demarcado, em Portici.

O tipo de construção adoptada é o de edificações para grupos d'inquilinos, excepto no bairro «Vittorio Emanuele», cuja maior parte é constituida por "vilas" duplas, cercadas de jardim.

A «Cooperativa Ernesto Scodes» fundou-se em 20 d' abril de 1920 e não pôde obter desde logo o credito necessário, porque a verba foi distribuída a outras; só ha pouco, tendo recebido a subvenção de 9 milhões, foi adquirido o terreno, também na montanha do Capodimonte, tradicionalmente bela, perto do Observatorio Astronómico.

O terreno adquirido tem cerca de 40.000^{m²}, e pude vêr já uma estrada de serviço construída e lançada uma rede de vias Decouville, com que se procedia ao movimento de terras, lançam-se já os alicerces do bairro, que será constituído por casas gêmeas, ajardinadas em volta.

Cada casa tem uma area de 110^{m²} e 150^{m²} para o jardim.

A «Cooperativa Amisade» fundou-se em 1 de Junho de 1920 e passados alguns meses, e por vezes diversas, foi financiada com 3.150.000 liras.

O bairro projectado abrange cerca de 30.000^{m²} e está situado na colina de Capodichino, compondo-se de 50 casas de r/c e 1.º andar; para tanto o bairro divide-se em 50 lotes de cerca de 400^{m²} capa destinando-se 105^{m²} ao edifício e cerca de 300^{m²} ao jardim. As ligações do bairro, verdadeira «cidade jardim», por estrada e por electrico, são bem asseguradas.

Finalmente a «Cooperativa Fenix», cuja organização data de 1913 mas que só ha pouco tempo entrou em actividade, obteve o credito de 5 milhões para a construção de 21 casas de dois inquilinos, tipo grande e 4 de tipo pequeno, umas e outras rodeadas de jardim. O terreno adquirido mede 22.600^{m²}, é situado a dois passos do «Piazza Ottocalli», a nascente de Nápoles, e é ligado por quatro linhas de electricos á cidade e aos suburbios.

Não é difícil escolher na montanha de Nápoles locais d'uma salubridade e d'uma beleza completas, mas foi necessário escolher terrenos acessíveis aos electricos e aos «autobus» e nem todos o são, dada a inclinação abrupta do terreno. Este cuidado, primário em bairros para pessoas de vida modesta e cujas ocupações as obrigam a deslocar-se diariamente, foi rigorosamente observado, e todos os bairros estão ligados por linhas electricas á Estação Central e ao edifício dos escriptorios da Direcção Departamental dos Caminhos de Ferro; um d'eles mesmo, o bairro Victor Manuel I, tem sobre todos uma posição vantajosa, pois fica a dois passos da estação de Chiaia da nova «dirigissima» Roma-Nápoles, a qual nos seus oito quilómetros subterrâneos servirá a cidade em metropolitano. Em todos os bairros, que estarão concluidos por todo o ano de 1923, perpassa o mesmo ar de luz, de modesta alegria e de bem estar. Tal a obra, que eu tive a felicidade observar de perto, que o cooperativismo bem entendido desenvolveu nos Caminhos de Ferro do Estado Italiano e que este acompanha e estimula com uma inteligencia e uma larguezza de vistas muita para meditar!

(Continua).

(1) alias 631,200,000 liras

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

1.º ADITAMENTO A' TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 DE G. V.

A partir de 1 de Junho de 1923 consideram-se incluidas nos respectivos Capítulos da Tarifa Especial interna n.º 1 de G. V. as alineas a seguir indicadas:

CAPITULO II

BILHETES COLECTIVOS

Alinea C)

EXCURSÕES E COMPANHIAS DE ARTISTAS

CONDIÇÕES

1.º—É concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral aos grupos não inferiores a 10 pessoas de socios de associações scientificas, literarias, artisticas ou desportivas, que organizem excursões, devendo a concessão ser solicitada á Direcção da Administração pelo Presidente da Associação, que indicará o numero de excursionistas, a classe em que desejam viajar e os pontos entre os quaes transitarão.

2.º—Os bilhetes concedidos são considerados para todos os efeitos, incluindo a franquia de bagagem, bilhetes ordinarios.

3.º—Os pedidos de concessão serão feitos com antecedencia pelo menos de um dia e acompanhados de uma relação nominal dos excursionistas.

4.º—É concedida a redução de 25% sobre os preços da Tarifa Geral ás companhias de artistas viajando em grupos não inferiores a 5 pessoas.

5.º—No transporte de bagagens, mobiliario, animais e decorações que os acompanharem, poderá ser feita a redução de metade da Tarifa em vigor sem diminuição das despezas acessorias.

6.º—Afim de poderem gozar destas vantagens deverão os Directores das Companhias Artisticas apresentar á Direcção, com a antecedencia de um dia, pelo menos, o seu pedido por escrito, juntando-lhe a lista nominal de todo o pessoal e uma nota do peso aproximado das bagagens, mobiliario e decorações e do numero e especie de animais que pretendem fazer transportar.

As requisições destes transportes devem ser apresentadas, na estação de partida, com a antecedencia de 12 horas, e a liquidação das passagens feita no acto da requisição.

Alinea D)

BILHETES DE IDENTIDADE PARA CAIXEIROS VIAJANTES

Custo de cada bilhete de identidade, 25\$00

CONDIÇÕES

1.º—A importancia correspondente ao preço do bilhete de identidade será paga no acto da requisição.

2.º—Estes bilhetes darão direito ao abatimento de 50% sobre o preço da Tarifa Geral, entre quaesquer estações ou apeadeiros destas linhas, e bem assim igual redução no peso excedente a 30 quilogramas das respectivas bagagens. Consideram-se como bagagens as colecções de amostras que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas.

3.º—Estes bilhetes são validos por um ano, sendo o prazo de validade contado a partir do dia 1 do mez em que fôr requisitado. Findo o prazo de validade, poderá ser fornecido um novo bilhete desde que o interessado faça nova requisição e pague o custo do novo bilhete de identidade.

4.º—As requisições destes bilhetes serão feitas mediante termo de responsabilidade passado pelos patrões ao Serviço da Fiscalisação e Estatistica e acompanhadas duma fotografia dos mesmos (com as dimensões de 0^m,037×0^m,032) para ser colada ao bilhete e bem assim, um certificado da repartição de finanças, pelo qual se prove que estão colectados.

5.º—No caso de extravio do bilhete de identidade ou despedimento do empregado respectivo, deverá o proprietario do estabelecimento particular participar o facto imediatamente ao Serviço de Fiscalisação e Estatistica, afim de ser fornecido novo bilhete. Pelo fornecimento especial do novo bilhete, pagará a importancia de 10\$00.

6.º—Os portadores destes bilhetes não têm direito a produzir reclamações por falta de logares nas carruagens e ainda, por qualquer atrazo no transporte das suas bagagens, quando este não seja superior ao triplo dos prazos regulamentares. No caso de perda ou atraso, a indemnisação a fazer não poderá ir além do que estabelece a Tarifa Geral (artigo 27.º).

7.^a—É obrigatorio a apresentação do bilhete de identidade e do da passagem aos empregados do Caminho de Ferro, sempre que estes o peçam e bem assim o de reproduzir a sua assinatura quando os mesmos empregados o exijam, sob pena de ser considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete e de lhe ser cassado o bilhete de identidade.

8.^a—A Administração reserva-se o direito de recusar o fornecimento destes bilhetes de identidade, quando as condições do presente não sejam fielmente observadas ou quando assim o entenda.

9.^a—Os bilhetes de identidade passados nestas condições, tem validade nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

CAPITULO III

BILHETES DE ASSINATURA Alinea D)

BILHETES MENSAES DE ASSINATURA de 3.^a classe para uma só viagem diaria de ida e volta

PROCEDENCIAS OU VICE-VERSA	DESTINOS	
De Contumil e Rio Tinto » Aguas Santas a Ermezinde » Travagem a S. Romão » Portela a Trofa » Louzado a Famalicão » Cabêda a Valongo » S. Martinho a Recarei » Parada a Cête » Loivo a Paredes » S. Tiago a Penafiel	Porto ou Campanhã	2\$40 3\$50 5\$00 6\$20 8\$00 5\$00 6\$20 7\$70 8\$50 9\$20
De Darque » Barroselas e Alvaraes » Durrães e Tamel » Carapeços e Barcelos » Montedor e Afife » Ancora e Moledo » Caminha e Seixas » Lanhelas e Cerveira » S. Pedro da Torre e Valença	Viana do Castelo	2\$40 3\$50 5\$00 6\$20 3\$50 5\$00 6\$20 8\$00 10\$60
De Aveleda e Tadim » Arentim » Nine e Famalicão » S. Bento e Barcelos	Braga	2\$40 3\$50 5\$00 6\$20

Condições especiais da alinea D)

1.^a—Os bilhetes mensaes serão requisitados, fornecidos e pagos, ao preço respectivo, pela forma estabelecida para os bilhetes das alineas a), b) e c) do Capítulo III, dispensando-se para estes bilhetes a apresentação de fotografia do passageiro.

2.^a—O deposito de garantia para estes bilhetes é de 1\$00 escudo.

3.^a—Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis e serão considerados nulos sempre que forem encontrados em poder de qualquer pessoa que não seja o seu primitivo comprador.

4.^a—Não é concedida ampliação de prazo nem o direito ao transporte de bagagem registada.

5.^a—O prazo de validade destes bilhetes conta-se desde o primeiro ao ultimo dia do mês para que forem adquiridos.

6.^a—Estes bilhetes são validos para uma só viagem diaria de ida e volta entre as estações extremas ou intermedias do percurso para que forem tomados.

7.^a—A Administração reserva-se o direito de não permitir que os portadores destes bilhetes se utilizem dos comboios correios, expressos, rapidos e directos.

8.^a—Os portadores destes bilhetes ficam sujeitos ao disposto nas 14.^a a 16.^a das condições comuns às alineas a), b) e c).

Porto, 22 de Maio de 1923.

O Engenheiro Director

Joaquim Maria Valente

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

2.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 5 — GRANDE VELOCIDADE

O preço dos «suplementos» a cobrar pela ocupação de cada lugar nas carruagens-camas da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits», circulando entre Lisboa e Porto atreladas aos comboios correios n.ºs 8 e 15, é o seguinte :

Lisboa-R a Porto ou vice-versa.....	40\$00
-------------------------------------	--------

A importância deste «suplemento» está cativa do imposto de sêlo de recibo mas isenta de qualquer sobretaxa adicional.

Lisboa, 22 de Junho de 1923.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita



(Continuação do numero 852)

Romaria a S. Torquato

Começou ontem e prolongar-se até amanhã a tradicional romaria a S. Torquato, na cidade de Guimarães.

E' esta romaria uma das mais concorridas do Norte, realizando-se na mesma ocasião grandes festegios, entre os quaes as lindas iluminações á moda do Minho e fogo de artificio.

Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro faz, como nos anos anteriores, serviço especial de comboios a preços reduzidos, entre Trofa e Guimarães, com paragem em todas as estações e apeadeiros da linha: Os bilhetes são validos para a volta até amanhã.

Carruagens-camas nos comboios correios entre Lisboa e Porto

A partir de hoje circulará nos comboios correios n.º 8 e 15, entre Lisboa e Porto, uma "carruagem-camas" da Companhia Internacional dos Wagons-lits, em substituição da carruagem "sophás-camas" que circulava n'aqueles comboios:

O custo do "suplemento" pela ocupação de cada lugar na referida carruagem é de 40\$00, isento da sobretaxa que onera as tarifas, mas cativo do imposto do sêlo.

Para os passageiros procedentes de Lisboa, os bilhetes encontram-se á venda na Agencia dos Wagons-lits; para os de outras estações, vendem-se nas respectivas bilheteiras.

Logares de luxo nos comboios das linhas da Beira Baixa e de Leste

Em substituição do "coupé-leito" que fazia parte dos comboios 123-161 e 164-126, passa, desde hoje a circular n'esses comboios entre Lisboa e Guarda uma carruagem "sophás-camas"; e entre Lisboa e Badajoz, irá atrelada aos comboios 121 e 161 uma carruagem "coupé-leito".

As sobretaxas a cobrar pela ocupação de logares n'essas carruagens são os fixados no art. 2.º da tarifa especial n.º 5 g. v.

Ligaçao do rapido o Porto com o rapido da Beira Alta em Pampilhosa

Em virtude de modificação do horario na linha da Beira Alta, será extensivo a todos os dias da semana, no periodo que sae de 1 de Junho a 31 de Outubro proximo, a ligação em Pampilhosa do comboio rapido do Porto n.º 51, com o rapido n.º 3 da Beira Alta, sempre que a circulação d'estes comboios se faça normalmente.

Praso para a descarga de vagões de lenha em Campanhã

Segundo o 1.º arbitramento á tarifa de despezas acessorias publicado pela Direcção do Minho e Douro, é concedido aos consignatarios das remessas de lenha por vagão completo destinados, á estação de Campanhã, o duplo do prazo estabelecida na art. 11.º da referida tarifa, para a operação de descarga.



Ermidas-Sado a Beja—Conforme o Decreto que inserimos na Parte oficial, e que foi publicado no Diário do Governo do dia 23 do mes findo, foi mandada incluir no plano geral das vias férreas ao sul do Tejo, uma linha que partindo da estação Ermidas-Sado e passando por Ferreira do Alemtejo, terá o seu terminus em Beja.

Ha muito que os povos da região a ser servida por esta linha, pugnavam por tão importante melhoramento que muito deverá contribuir para o desenvolvimento agrícola e comercial.

Linha do Barreiro ao Seixal—Deve inaugurar-se hoje á exploração a linha ferrea de Barreiro a Seixal, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Da vistoria que há dias a Administração das Estradas e Turismo procedeu a esta linha, concluiu-se que estava em condições fazer serviço.

**Locomotivas espanholas**

E' digno de registo o notável desenvolvimento que nos ultimos tempos, tem atingido a industria de maquinismos em Espanha.

Grande numero de maquinas de varia natureza estavam sendo construidas com exito no paiz vizinho, faltava fabricar as locomotivas para os seus caminhos de ferro que, como entre nós, eram importados do estrangeiro.

As importantes oficinas da Sociedade Espanhola de Construções Babcock & Wilcox, de Bilbau, acabam de provar que durante a Espanha não precisa de recorrer á industria de outros paizes para se suprir de locomotivas que satisfazem a todos as exigencias modernas.

No dia 29 de Maio ultimo foi feita a experiência oficial das trez primeiras locomotivas construidas em Espanha, saídas das oficinas da referida Sociedade, e que fazem parte de uma encomenda de 16, feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte.

Essas trez locomotivas, que são as de maior potenzia que hoje existem nos Caminhos de Ferro de Espanha, não são em coisa alguma inferiores ás do mesmo tipo construidas nas oficinas alemãs, belgas e inglesas, e foram entregues á Companhia do Norte com dois meses de antecedencia do termo do prazo contractado.

Pode-se afirmar que as novas locomotivas constituem um verdadeiro triunfo de que a Sociedade Babcock & Wilcox se pode orgulhar.

**CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO**

Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construção

ANÚNCIO

Pelo presente anúncio se faz público, que no dia 14 de Julho de 1923, pelas 13 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se há-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem dos tramos metalicos e respectivos acessórios da ponte de Alcorovisca da linha de Evora a Reguengos.

Base de licitação**Depósito provisório**

220.000\$00

5:000000

Os depósitos provisórios, podem ser efectuados em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste devendo ser feitos até ás 12 horas do dia 13 do referido mês, os que se efecturem na sede da Tesouraria do Sul e Sueste

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção, com sede na Direcção dos referidos Caminhos de Ferro, em Lisboa, na do Minho e Douro, Porto, e na Secretaria da Secção de Construção da linha de Evora a Reguengos onde podem ser examinados todos os dias úteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa 14 de Junho de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção
Melo José dos Santos

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

**Relatório do Conselho Administração
e Parecer do Conselho e Fiscal, apresentados
á Assembleia Geral Ordinaria
dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923**

Ordem do dia

1.º—Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1922, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º—Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos.

3.º—Eleger um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver re-eleição segundo o referido Artigo.

4.º—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

5.º—Eleger o Presidente e o Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, que tem de funcionar no respectivo triénio, nos termos do Art.º 35.º dos Estatutos.

SENHORES :

Em satisfação do preceituado nos Estatutos da nossa Companhia, vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerência durante o anno de 1922.

Podemos registar com prazer que o anno de 1922 foi para a Companhia de accentuado impulso no sentido do regresso às condições de antes da guerra. Nenhuma alteração de ordem publica, de efeitos sempre perturbadores para as Empresas ferro-viarias; nenhum acidente grave na vida da Companhia; nenhuma paralisação de trabalho, sempre de tão perniciosos resultados, tiveram realização no anno de 1922.

E assim, pôde a Companhia desenvolver tranquillamente a sua acção, e aproveitar utilmente todos os elementos de trabalho de que dispõe.

Viu-se o seu coefficiente médio de exploração nas linhas da rede propria descer de 100,15 %, que foi em 1921, para 79,84 %, quando é certo que desde 1914 tem aumentado de anno para anno — excepção feita do anno de 1919, em que teve um ligeiro decrescimento.

A falta de material circulante e de instalações convenientes, prejudicou, todavia, a boa exploração da rede da Companhia. Quanto a instalações, ha agora occasião de encarar o problema com mais larguezza. Já se iniciaram importantes trabalhos extraordinarios, e prosegui-se-ha, dentro das possibilidades da Companhia, no melhoramento das instalações, de modo a obter d'ellas o melhor rendimento util.

Quanto a material circulante, do qual as machinas são o elemento mais essencial, conseguimos obter que, por conta das reparações *en nature*, nos fossem atribuidas 24 locomotivas, que já estão em construcção adeantada na casa Henschel & Sohn.

Não descurou a Companhia a situação económica do seu pessoal, aggravada cada vez mais pelo constante aumento de ca- restia da vida.

Logo em 4 de Janeiro, a Ordem da Direcção Geral n.º 146 elevava as subvenções que eram de 45\$00, 30\$00, 21\$00 e 15\$00, respectivamente para 85\$00, 55\$00, 40\$00 e 30\$00; melhorava as subvenções dos reformados e pensionistas; e concedia fardamentos ao pessoal da Exploração que, pela sua natureza, tem de estar em contacto com o publico. Só esta concessão de fardamentos determinou um accrescimo de despesa na Divisão de Exploração na importancia de Esc. 430.581\$45. Ao mesmo tempo determinava-se que, de trez em trez meses, se fizesse uma revisão de salarios do pessoal assalariado, equiparando-os aos da industria particular das respectivas localidades.

Em 23 de Setembro publicaram-se novas disposições, elevando as subvenções do pessoal masculino a 180\$00, 140\$00, 120\$00 e 100\$00 e as do pessoal feminino a 100\$00, 60\$00 e 42\$00, sendo tambem bastante augmentados os subsídios por deslocação para pessoal superior e dos Serviços Centraes. Revisaram-se e augmentaram-se muitos vencimentos, diuturnidades, gratificações de exercicio, subsídios de residencia, de renda de casa e de deslocações ao pessoal dos diferentes Serviços, conforme Ordens nessa data publicadas.

Evidentemente que a Companhia teve de recorrer ao Governo, para que lhe fosse permitido augmentar as sobretaxas, de modo a obter receitas com que pudesse satisfazer os seus encargos.

Ao começo do anno de 1922 vigorava a sobretaxa de 200 %, que o Governo, por Decreto de 3 de Janeiro, autorisou fosse elevada a 300 %, excepção feita dos generos de primeira necessidade. Não usou a Companhia, imediatamente, da plenitude da auctorização; applicou a sobretaxa de 300 % unicamente ás mercadorias, e só em 1 de Maio estabeleceu para os passageiros a

sobretaxa de 250 %. Em 15 de Julho, porém, viu-se obrigada a elevar esta a 300 %, igualando-a á applicada ás mercadorias.

Em breve se verificou que, em face das despezas sempre crescentes da Companhia, a sobretaxa auctorizada era insuficiente. O Governo tambem assim o reconheceu, auctorizando, em 29 de Setembro, a elevação da sobretaxa de 300 para 500 %; continuando, porém, as mercadorias classificadas de primeira necessidade oneradas apenas com a sobretaxa anterior.

Devemos consignar com mágoa um incidente ocorrido com a "Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal", que veio perturbar as boas relações que sempre existiram entre as suas Empresas.

A M. C. P. recusou-se, em Junho de 1922, a aceitar, no seu Conselho de Administração, os representantes da nossa Companhia que, desde de 1895, e por disposições contractuaes insophis-maveis, d'aquelle teem sempre feito parte.

O assumpto está ainda pendente. Não deixaremos de pugnar pelos direitos que nos foram atribuidos no nosso contrato com a M. C. P., e estamos certos de que a solução final d'esta divergência não pode deixar de ser favorável á nossa Companhia.

Em virtude do preceituado nos Art.ºs 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes Vogaes dos Corpos Gerentes da Companhia, os quais podem ser reeleitos:

no Conselho de Administração,

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.ºs Srs.:

René Baulant

Dr. Ruy Ennes Ulrich

Stanistas Simon

por parte dos Accionistas, o Ex.º Sr.:

Francisco de Pina Esteves Lopes

e no Conselho Fiscal,

Antonio Serrão Fróncio Junior

Dr. Germano Lopes Martins

A eleição dos representantes dos Srs. Obrigacionistas e no Conselho de Administração compete à Assembleia Geral a realizar em Paris,

Em harmonia com as disposições do Art.º 35.º dos Estatutos deve este anno a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas eleger os seus Presidentes e Vice-Presidente, que tem de funcionar nos annos de 1924 a 1926 inclusivé, podendo haver reeleição.

O vosso Conselho de Administração propõe que se fixem as remunerações dos seus Corpos Gerentes para o anno corrente.

O Conselho de Administração continú entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, os chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquele Direcção Geral.

ESTABELECIMENTO E DIVERSOS

Material Circulante.

O saldo devedor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1921 era de... 66:020.226\$92. Em 1922 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros 748.285\$90

Diferenças entre o valor de inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor atribuido á parte utilisavel do referido material... 1.513\$53

a credito:

Recebido da The Lisbon Coal & Oil Fuel C.º Ltd, em 14 de Janeiro de 1922, por saldo da venda de 3.015^m, 50 de terrenos conquistados ao Tejo (talhão n.º 40), em Belém, a 200\$00 cada ^m, em conformidade com a escriptura da referida data, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho. 523.100\$00

226.698\$73

Saldo devedor da conta "Estabelecimento" em 31 de Dezembro de 1922... 66:246.925\$65

(Continua)

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 27.200:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5TH EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIONAL

Dependencias:

INGLATERRA—Londres, *Bhishopsgate, 9* FRANÇA—Paris, 8, *Rue du Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, *Liberty Street*

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Bahia, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guadala, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandella, Olhão, Ovar, Portalegre, Penafiel, Portimão, Porto, Povoa do Varzim, Regoa, Santarem, Silves, Torres Vedras, Viana do Castello, V. Real de St. Antonio, V. Real e Traz-os-Montes, Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S. Miguel-Açores), Angra do Heroísmo (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente e S. Thiago (Cabo Verde), Bissau e Bolama (Guiné), Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanga, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique, Ibo.

INDIA—Mormugão, Nova Goa, Bombaim.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Óbidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico soluvel
Adubos compostos
Massa de purgueira em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro
Enxofre americano

Agente e Revendedora da Deutsche Kalisynthetic

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite
Bagaços eleaginosos para alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA-- R. do Comercio, 49—PORTO-- R. Mousinho da Silveira, 257

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietários: A. & H. GHISLETTI

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e apartamentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesal.

Preços modicos

Falla-se portuguez

nd. teleg.: BAYAROTEL

Numerosas referencias em Lisboa e Porto

OLYMPIA

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O sensacional film

O REI DE PARIS

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

NO PORTO: TAIT & Co.—Rua dos Ingleses, 28, 1.^o

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16—175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito esmarchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmarchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça