

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 875

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Junho de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

2.º Aditamento á Tarifa interna n.º 2 (grande velocidade).
Caminhos de Ferro do Estado. — Aviso ao Publico.

SUMMÁRIO

A garantia de juro nas linhas de Salamanca á fronteira, por J. Fernando de Sousa. Pag. 113
Viagens e Transportes. " 116

Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal	Pag. 116
O metropolitano de Lisboa e a ponte sobre o Tejo	" 117
Os milhões de libras e um mal que não tem remédio, por Augusto da Costa	" 118
Publicações recebidas	" 119
Linhas Portuguezas e Linhas Estrangeiras	" 119
Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta (Relatorio)	" 120
Parte Official.	" 121
Carteira dos Accionistas	" 121
Curso de cambios, comparados	" 121

A garantia de juro das linhas de Salamanca á Fronteira

por J. FERNANDO DE SOUZA

A portaria de 13 de Maio ultimo veio resolver um litigio pendente ha mais de um ano entre o Governo e a Companhia das Docas do Porto acerca da liquidção de juro das linhas de Salamanca á fronteira.

Tão contrario á boa razão foi a hermeneutica do contracto agora adoptada, com abandono da que foi invariavelmente seguida durante cerca de 40 anos e confirmada por despacho governamental em 1917, que a Companhia protestando contra ella, recorreu ao juizo arbitral, para o que se vae constituir o respectivo tribunal.

Publicamos em seguida as alegações que a Companhia vae apresentar ao Tribunal.

As instancias do commercio do Porto a favor da pronta ligação da linha do Douro na Barca de Alva com a que de Salamanca viesse á fronteira determinaram a promulgação da lei de 22 de Julho de 1882, que deu logar ao contracto definitivo de 12 de Outubro do mesmo ano com o Syndicato dos Bancos do Porto.

Nos seus preceitos essenciaes a lei garante ao Syndicato ou á companhia que organizar para a construção das linhas de Salamanca á fronteira o complemento do rendimento liquido anual até 5 % em relação ao custo da construção. Seria este o dos orçamentos aprovados, deduzida a subvenção do governo hespanhol, ou o custo efectivo, caso seja superior ao assim calculado.

A despesa arbitrada é 40 % da receita bruta com o minimo de 2.500\$00 por kilometro para esta. O encargo do Estado não pode exceder 135.000\$00 anuaes.

Quando o rendimento liquido exceda 5 %, metade do excesso é entregue ao Governo até reembolso dos complementos de rendimento.

As contestações entre as duas partes são julgadas por um Tribunal arbitral com dois arbitros por cada par-

te e um quinto designado pelo Supremo Tribunal de Justiça na falta de acordo.

O contracto reproduziu aqueles preceitos no seu art. 1.º, explanando-os pela forma seguinte no § 5.º do mesmo artigo:

§ 5.º — Para a redução, a moeda portuguesa, do custo da construção, o cambio será de 180 reis por peseta; para as reduções dos adeantamentos provenientes da garantia de juro, regulará o cambio comercial entre Lisboa e Madrid ao tempo do encerramento das respectivas contas.

O art. 2.º prescreve no § 2.º que a Companhia envie periodicamente ao Governo a conta do rendimento bruto, do qual se deduzirão as despesas calculadas pela forma determinada, isto é, 40 % da receita com o minimo kilometrico de 2.500\$00 para estas, para determinar o rendimento liquido.

Por escriptura de 8 de Janeiro de 1885 creou o Syndicato a *Compañia del ferrocarril de Salamanca e la frontera de Portugal*, cujos estatutos da mesma data lhe fixam o domicilio em Madrid.

No art. 8.º prescreve-se que os juros ou dividendos e a amortisação das acções em pesetas ou francos sejam pagas ao cambio de 180 reis por peseta ou franco.

Assim ficou estabelecido o cambio par para a determinação do capital base da garantia e para os pagamentos a fazer aos accionistas.

As linhas foram adjudicadas sobre a base orçamental, liquida da subvenção, de 49.526 650,5 pesetas, que representavam 8.914.797\$090 reis, presumido custo da construção.

Mais tarde a lei de 19 de Agosto de 1889 fixou-o em 7.400.000\$00 base da garantia de juro, elevando a 270.000\$000 o maximo do complemento garantido á Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro

Peninsulares como arrendataria das linhas de Salamanca.

Aqueles 7.400 contos correspondiam a 41.224.507 pesetas ao cambio par conforme o custo efectivo da construção determinado em relatorio de 30 de Abril de 1889 por uma comissão de engenheiros portugueses nomeada pelo Syndicato Portuguez.

Até á lei de 1889 a garantia de juro estava assegurada á Companhia hespanhola com séde na Hespanha, constituida pelo Syndicato. A ela tinham de ser pagos os complementos do juro garantido determinados em reis e reduzidos para o pagamento em pesetas ao cambio do dia na ocasião do encerramento das contas conforme o § 5.º citado.

Como tinha pois de se interpretar o contracto de 1882?

A estipulação fundamental era a garantia de juro de 5 %, com o maximo de 135.000\$00 para os complementos reembolsaveis, de um capital em pesetas, que se transformaria em reis ao cambio par.

O juro representaria pois uma quantia subtrahida na sua determinação, como o respectivo capital, á influencia das variações de cambio. As duas parcelas que a constituíam: receitas liquidas da linha e adeantamento complementar do Governo portuguez, eram portanto forçosamente calculadas ao cambio par.

Determinado assim previamente em reis esse adeantamento, havia que entrega-lo a uma entidade hespanhola. Nessa transferencia intervinha então o cambio do dia, encerrando-se as contas com o pagamento. O Governo estava debitado por certa cifra em reis, adeantamento calculado; creditava-se pelo pagamento feito e com esse pagamento encerrava a conta, efectuando-o ao cambio dessa data.

Repare-se bem na letra do § 5.º:

Diz primeiro em relação ao capital a que se garante o juro. «Para a redução a *moeda portugueza*, do custo da construção toma-se o cambio do dia no encerramento das contas».

Essa conversão é a dos adeantamentos provenientes da garantia. Para os reduzir é preciso te-los primeiro determinado, e se depois de liquidados se reduzem ao cambio do dia (e aqui já se não diz, como para o custo da construção, *redução a moeda portugueza* e sim apenas redução) é porque ao cambio par foram calculados, como é logico.

Havia que subtrahir o calculo ás vicissitudes do cambio. A sua base são receitas em pesetas obtidas dia a dia durante o periodo semestral considerado, das quaes há que deduzir para despesa 40 % com o maximo de 1.000\$00 de reis por kilometro. Que cambio se havia de adoptar neste calculo, senão o cambio par para manter homogeneos todos os seus elementos?

Só assim a receita liquida calculada se podia balancear com o juro de 5 % garantido a um capital em pesetas convertido em reis ao cambio par afim de se determinar o adeantamento complementar.

Calculado esse adeantamento proveniente da garantia, havia que entregal-o a uma companhia com séde em Hespanha e para isso intervinha então o cambio do dia.

*
*
*

Assim se procedeu inalteravelmente desde que começou a exploração em 1887 até ao presente, quer no periodo findo em 1908 em que a peseta estava abaixo do par, quer posteriormente com o cambio acima do par.

Depois da lei de 1886 o adeantamento, cujo maximo foi elevado de 135.000\$00 a 270.000\$00, passou a ser entregue á Companhia das Docas, mas a sua de-

terminação continuou sendo feita pela mesma forma, como era natural.

A Companhia apresentava as contas semestraes das receitas do trafego em pesetas, que se convertiam em reis ao cambio par, deduzindo-se 1.000\$00 por kilometro para despesa por não terem chegado as receitas ao minimo previsto de 2.500\$00. Obtinha-se assim uma receita liquida em reis, que se deduzia de 370.000\$00 juro garantido, determinando-se por esta forma o adeantamento com o limite maximo de 270.000\$00 e pagando-o em reis.

Pela applicação da lei de 1887 deixou pois de a ter o § 5.º do art.º 1.º do contracto de 1882, pois não havia que reduzir a pesetas os adeantamentos liquidados e por isso não havia ocasião de intervir o cambio do dia.

Os debitos do Syndicato para com o Governo foram pagos com obrigações do 1.º grau, a cujo coupon está affecto aquele adeantamento.

Essas obrigações estão rubricadas pelo Director Geral da Thesouraria que assim autenticou a garantia do Estado.

Foi só em 1917 que a Direcção de Fiscalisação dos Caminhos de Ferro, chamada a intervir na liquidação da garantia de juro, aventou nova hermeneutica do contracto ao cabo de 35 anos. Pretendia que as receitas do trafego se convertessem em moeda portugueza ao cambio do dia; baseando-se para isso erradamente no art. 1.º do § 5.º do contracto de 1882, que se referia á transferencia dos adeantamentos liquidados.

A Companhia reclamou contra esse calculo.

Na sua argumentação alegava que, a aplicar-se o cambio do dia ás receitas se devia igualmente aplicar ás despesas.

Não aceitava porém essa interpretação do contracto, tanto assim que findava a sua exposição pedindo que se mantivessem os processos seguidos até então.

O Governo depois de ouvir as estações consultivas competentes e de acordo com os pareceres da Procuradoria Geral da Republica e do Conselho Superior de Finanças, deferiu o pedido e mandou fazer a liquidação ao cambio par. Ficou assim fixada a jurisprudencia, igual á anterior, que continuou a ser seguida depois desse incidente, até que, sem ocorrer facto novo algum, a Repartição de Caminhos de Ferro veio propor outra forma de liquidação da garantia de juro altamente sofisticada, applicando-a ao ano de 1922.

A Companhia apresentou o seu calculo, segundo a formula tradicional, em officio n.º 4476 C de 9 de Março de 1923, reduzindo a receita em pesetas a escudos ao cambio par e deduzindo os 204.000\$00 correspondentes á despesa de 1.000\$00 por kilometro visto a receita por fim ser inferior a 2.500\$00.

Chegava assim a um complemento de juro de 273.403\$12, tendo pois direito aos 270.000\$00, maximo do adeamento.

A Repartição entendeu porém que devia tomar a receita em pesetas, e deduzir-lhe os 204.000\$00 de despesa reduzidas as pesetas ao par. A diferença, 526.350,47 pesetas, receita liquida resultante da ficção legal, tinha, na sua opinião, que ser transferida para Portugal para a Companhia das Docas, representando-a pois a quantia equivalente em escudos ao cambio do dia. Qual? O que lhe aprouve tomar arbitrariamente e que era nessa ocasião de 3\$40. Assim obteve a quantia de 1.840.711\$11 que excede em 1.470.711\$11 o juro garantido, pertencendo ao Governo metade desse excesso como reembolso de adeantamentos e mais 135.000\$00 adeantados por virtude da liquidação provisoria do primeiro semestre. O total a entregar ao Estado seria pois de 870.355\$55.

Era transparente o sofisma desta dedução.

Ou se devia começar por deduzir as receitas brutas em escudos ao par e toda a operação se continuava em escudos, como sempre se fez abatendo-se a receita líquida aos 370 contos de juro de 5 % garantido a 7.400 contos, custo da construção das linhas, ou calculando-se em pesetas, como se fez agora, a pesetas ao par se reduzia o juro garantido, como ao par se estabeleceu a equivalência do capital a que se assegurava o juro de 5 % o que daria para os 370 contos 2.050.505 P. e portanto o seu complemento seria 1.513.855, P, superior ao máximo de 1.500.000 P. ou 270 contos.

O artifício é agravado pela deshonestidade de se tomar como real e transferível uma receita líquida que se sabe perfeitamente que não existiu.

Nos termos do contracto arbitraram-se 204 contos ou 1.133.333 pesetas para a despesa de exploração, quando esta atingiu 2.097.462,20 pesetas, tendo sido necessário, para cobrir o deficit, o *antecipo* ou adiantamento reembolsável do Governo hespanhol, de 481.590,89 pesetas, além das 235.619,08 pesetas de receita da sobretaxa de 15 % para a pessoal, que não entra na do tráfego.

O resultado final do exercício, apesar das receitas fora do tráfego, foi um *deficit* de P. 26.555,82.

E é a uma empresa nesta situação que se atribuem disponibilidades taes, convertidas a um cambio arbitrário, que depois de coberto o juro do capital lhe ficaria um saldo de perto de 1.500 contos!

E essa conversão da suposta receita líquida resultante de uma ficção legal é feita á sombra de um preceito do contracto, que se referia, não á receita líquida mas ao adiantamento a receber do Estado, isto é, á diferença entre ela e o juro garantido!

E quando nesse preceito erradamente invocado — relativo a transferencias do adiantamento para Hespanha, que deixaram de ter razão por virtude da lei de 1889 — se estabelece o cambio comercial ao tempo do encerramento de contas, adopta-se um cambio muito anterior, pois as contas não estão ainda encerradas!

Tão arbitrário é esse procedimento, que a Repartição poderia com a mesma carencia de fundamento legal adoptar o cambio actual, pois só agora foi aprovado pelo Governo o processo de liquidação. Chegaria assim a uma receita líquida de cerca de 2.415 contos e a um reembolso de 1.172 ou mais 300 que os calculados. Pode haver maior acumulação de absurdos?

Sobre essa liquidação, contestada energicamente pela Companhia, foi ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que por grande maioria se pronunciou a favor da liquidação ao cambio par reclamada pela Companhia. A Procuradoria Geral da Republica ratificou o seu parecer de 1917.

Só o Conselho Superior de Finanças manifestou opinião contraria á que emitira naquela data, sem formular porém agora um só considerando que justificasse esse novo criterio.

E S. Ex.ª o Ministro do Comercio, pondo de parte: a jurisprudencia assente pelo seu antecessor em 1917; o parecer minuciosamente fundamentado da Junta Consultiva, que é a Corporação especialmente encarregada de emitir parecer sobre a liquidação das garantias de juro, quando haja desacordo; o parecer da Procuradoria Geral, estação consultiva de especial competencia juridica para a interpretação das leis; as alegações da Companhia em officios de 17 de Julho de 1923 e de 2 de Março ultimo, conforma-se com o unico parecer contrario e não fundamentado do Conselho Superior de Finanças em contradicção com o que anteriormente formulara!

Invoca a resolução ministerial o art.º 1.º § 5.º do contracto que prescreve as reduções dos adiantamen-

tos provenientes da garantia de juro ao cambio commercial do tempo do encerramento das contas e fixa em 870.000\$00 o reembolso da Companhia. Esta cifra redonda representa os 870.355\$55 calculados pela Repartição e arbitrariamente arredondada na Portaria.

Ora, a redução do adiantamento, calculado nos termos do contracto, que teria de ser a de 1.500.000 pesetas representaria 4.800 contos ao cambio arbitrariamente adoptado de 3\$20 em Março de 1923 (data que não era a do encerramento das contas, que estão por encerrar), quantia que a Companhia teria que receber seguindo-se á letra a Portaria. A tal absurdo se chegaria assim!

O calculo da Repartição baseia-se na redução ao cambio commercial não do adiantamento, mas da receita líquida e só sobre a base desta, arbitrariamente reduzida assim a escudos, se calculou aquele nessa moeda, sem o reduzir pois.

A Portaria adopta portanto os resultados de um calculo que de modo algum foi subordinado á regra invocada.

Assim, após 42 anos, se veio estabelecer hermeneutica nova de um contracto contra a pratica inalteravelmente seguida e ratificada pelo juizo das estações competentes e do proprio Governo. E fez-se isto após mais de um ano de delongas, dando lugar a falta de pagamento do *coupon* de obrigações garantidas pelo Estado, com prejuizo do credito da Companhia e do proprio Estado!

Por isso lançou a Companhia mão do ultimo recurso que o contracto lhe proporcionava para a defesa dos seus direitos, requerendo o juizo arbitral na esperanza de que o venerando Tribunal reconhecerá a justiça que lhe assiste.

Por todos os documentos do processo e pela presente exposição fica portanto provado:

1.º — que a estipulação fundamental do contracto foi a garantia do juro de 5 % a um capital de pesetas 41.111.111 equivalente, ao cambio par, a 7.400.000\$00.

2.º — que esse juro é representado por duas parcelas; receita líquida calculada nos termos estipulados no contracto, adiantamento complementar feito pelo Governo com o limite de 270.000\$00.

3.º — Que os 370.000\$00 de juro garantido representam ao cambio par os 2.055.555 pesetas juro de 5 % do custo da construção, que o contracto mandou converter em moeda portuguesa ao cambio par;

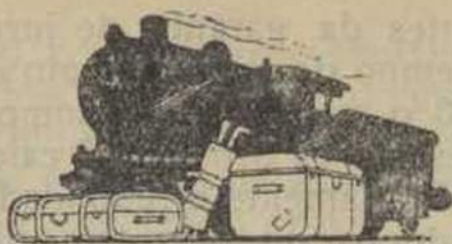
4.º — que a redução do adiantamento ao cambio commercial ao tempo do encerramento das contas prevista no contracto era uma operação final imposta pela transferencia da quantia liquidada para Hespanha e presupunha a previa liquidação do adiantamento ao cambio par;

5.º — que essa redução deixou de ter lugar, desde que a lei de 1889 transferiu para a Companhia das Docas, com sede no Porto, a garantia assegurada a uma Companhia hespanhola com a sede em Madrid.

6.º — Que esse preceito do contracto não pode pois de modo algum ser invocado para justificar a intervenção do cambio do dia na liquidação do complemento do juro garantido;

7.º — que desde 1887, após a conclusão das linhas até 1922, foi essa a pratica seguida, libertando-se a liquidação da garantia das vicissitudes do cambio.

8.º — que em 1917, quando se aventou hermeneutica diversa, o Governo confirmou a anterior, de acordo com o parecer das corporações consultivas competentes e continuou a segui-la até 1922.



VIAGENS E TRANSPORTES

Novo horario de comboios

Entra hoje em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa o novo horario de verão o qual apresenta alguns importantes melhoramentos no serviço de comboios.

Na linha do Oeste são creados quatro novos comboios entre Lisboa-Rocio e Torres-Vedras, dois ascendentes e dois descendentes, os quaes partirão de Lisboa-R. ás 11-20 e 20-36 para chegarem a Torres Vedras ás 13-30 e 22-45; e de Torres-Vedras ás 8-00 e 17-15 para chegarem ao Rocio ás 10-10 e 19-27.

Tambem o serviço da linha de Vendas Novas é melhorado com o estabelecimento de mais dois comboios, um que parte de Lisboa-Rocio ás 13-17 e chega a Vendas Novas ás 20-06, e outro que parte de Vendas Novas ás 16-55 e chega ao Rocio ás 23-02.

O serviço de comboios tramways entre Lisboa-Rocio e Vila-Franca é prolongado até Azambuja pelos comboios que partem de Lisboa-Rocio ás 13-17 e 19-27 e chegam a Azambuja ás 15-15 e 21-17, e pelos que partem de Azambuja ás 7-38 e 16-23 e chegam ao Rocio ás 9-30 e 18-29.

Tambem os comboios omnibus que pelo horario tem paragem em Azambuja fazem serviço de tramways para esta estação.

Os preços dos bilhetes entre Lisboa e Azambuja são, incluída a sobretaxa em vigor e o selo: 12\$15 em 1.^a; 8\$65 em 2.^a; e 5\$50 em 3.^a classe.

O horario dos comboios para a a linha do Norte apresenta tambem algumas modificações, sendo as principaes as seguintes: o rapido do Porto passa a partir de Lisboa-Rocio ás 8-20; o Sud-Express ás 12-20; o Directo-Madrid ás 11-10; o Omnibus de Leste ás 21-25 e o Omnibus de Oeste ás 19-05.

Restricção de serviço nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um recente Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado, até aviso em contrario

9.^o — que as corporações consultivas competentes, com excepção de uma, se pronunciaram no mesmo sentido, quando, sem factos novos que levassem a infirmar e modificar o criterio juridico adoptado, foi proposta outra forma de liquidação;

10.^o — que a interferencia do cambio do dia arbitrariamente fixado dá logar a uma iniqua espoliação, attribuindo á Companhia, por uma ficção sofistica, avultada receita, que ela não auferi, e declarando-a devedora ao Estado de consideravel quantia por partilha de lucros, que não auferiu;

11.^o — que a hermeneutica do contracto proposta pela Repartição e perfilhada pela portaria de 13 do corrente mez, dá logar á infracção das leis de 1882 e 1889, pois deixa de facto de ser assegurado o juro garantido, arruina a Companhia, pondo-a no estado de insolvencia, e prejudica o credito do Estado, que deu a sua garantia ás obrigações por ela emitidas;

12.^o — que por todas essas razões de legalidade, justiça e interesse publico se deve voltar ás normas anteriores, reduzindo a escudos ao cambio par a receita do trafego das linhas e fazendo em seguida todas as operações em escudos para a liquidação da garantia de juro.

não se aceitam remessas de vagão completo em pequena velocidade provenientes das linhas combinadas com destino a Vendas Novas, Garvão até Lagos, e de Tunes a Vila Real de Santo Antonio.

Serviço de Camionagem entre Louzã e Avô, passando por Gois, Arganil, Coja e Villa Cova—

A partir do dia 5 deste mez a estação de Coimbra, da C. P., terá á venda ás terças e quintas feiras, bilhetes de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe para as povoações servidas pelas carreiras de camionetes da Empresa Automobilista da Beira Lda, nas mesmas condições do estabelecido para Lisboa-Rocio.

Os bilhetes são válidos para o comboio que sae de Coimbra à tarde e para a camionete que sae de Louzã no proprio dia da venda.

São ampliadas à estação de Coimbra as disposições relativas a bagagens constantes do art.^o 2.^o da tarifa de camionagem.

Sobre os preços dos bilhetes vendidos em Coimbra incidirá a sobretaxa de 210 %.

Festas Camoneanas— Bilhetes especiaes a preços reduzidos

Por motivo das festas Camoneanas que devem ter logar na semana proxima, todas as linhas ferreas portuguezas estabelecem a venda nas suas estações de bilhetes de ida e volta sobre Lisboa, com a redução de 50 % sobre os bilhetes ordinarios, válidos por todos os comboios, com excepção dos rapidos e do Sud-Express.

Com uma tão importante reduccão de preços é de esperar grande concorrência de forasteiros à capital

Bilhetes de tramways entre Lisboa e Azambuja

A Companhia Portuguesa acaba de publicar em 2.^o aditamento à tarifa especial interna n.^o 3 de g. v., a tabela de preços dos bilhetes das varias estações e apeadeiros, desde Lisboa Rocio até Carregado para Azambuja ou vice versa, para o serviço de tramways para esta ultima estação que é hoje inaugurado.

Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal

Não se tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Peninsulares exploradora da linha de Salamanca á Fronteira de Portugal conformado com a determinação do Ministerio do Comercio para entrar nos cofres do Estado com a quantia de 800 contos recebidos como garantia de juro, requereu a convocação do Conselho Arbitral que, em harmonia com os termos do contracto de concessão decidirá a questão em ultima analise.

Conselheiro Fernando de Souza

Parte no proximo sabado no paquete S. Miguel para a Madeira, afim de fazer duas conferencias para o que fora convidado pela Juventude Catolica daquela cidade, o nosso director Conselheiro Fernando de Souza.

Desejamos-lhe uma feliz viagem.

O Metropolitano de Lisboa e a ponte sobre o Tejo

· POR ANDRADE GOMES

Duas obras grandiosas que se projectam e que parece serem acarinhadas nos meios officiaes: o Metropolitano de Lisboa e a ponte sobre o Tejo.

E' a continuação da megalomania de que infelizmente todos os portuguezes, mais ou menos sempre enfermaram.

Lisboa sem um sistema de exgotos conveniente; com as suas artérias, na maioria mal iluminadas ou completamente ás escuras; sem agua bastante para as necessidades dos seus municipes e falta quasi absoluta no verão para as regas das ruas; com um serviço de limpeza que tudo deixa a desejar e que pela forma como está sendo feito dá lugar a que muitas vielas, pela acumulação do lixo proprio e do que n'elas os moradores depositam, se transformem, dias e dias, em verdadeiras estrumeiras; com o pessimo estado em que se encontra o pavimento das ruas, que, excepção feita das principaes artérias do centro da cidade, quasi estão intransitaveis; Lisboa onde a grande maioria das habitações modestas não teem retrete, onde o grande numero de bairros e arruamentos novos se encontram por concluir; onde não ha casas suficientes para abrigar todos os seus habitantes; onde não ha a hygiene nem o conforto de que já hoje desfructam todas as principaes cidades dos outros paizes da Europa, não pensa em se lavar, em se compor de forma a apresentar, ao menos, um aspecto decente aos olhos dos estrangeiros que nos visitam. Não: Lisboa sonha com um Metropolitano; Lisboa quer uma ponte sobre o Tejo. Para quê?

Segundo noticiam os jornaes, numa das ultimas sessões da Camara Municipal foi aprovada uma proposta do engenheiro Sr. Raul Caldeira para a construção de um metropolitano, e que a comissão parlamentar da Camara dos Deputados déra o seu parecer favoravel ao projecto da ponte sobre o Tejo com algumas modificações.

Que o metropolitano seria um melhoramento para a nossa capital, não ha duvida; o transito nas ruas principaes ficaria mais reduzido, os electricos mais descongestionados, crescendo a circumstancia, que não é para desprezar, de passar a haver um novo meio de transporte de passageiros a fazer concorrência à Companhia Carris. Mas não seria de melhor critério, primeiro fazer com que a Carris puzesse mais carros em circulação, e estabelecesse todas as carreiras para a qual tem ha muito o privilegio, descongestionando assim o transito do centro da baixa, e facilitando mais logares nos carros ao publico que deles se serve?

Antes de cuidarmos em construir uma ponte sobre o Tejo, de vantagens muito duvidosas, e de prejuizos certos para a navegação que passaria a ter na sua parte mais alguns riscos—os pilares e arcos da ponte, as correntes mais ou menos alteradas, etc.,—não seria de muito melhor aviso favorecer o estabelecimento de carreiras amiudadas e com barcos decentes entre as duas margens do Tejo?

Diz-se que a ponte facilitaria o desenvolvimento da margem sul do Tejo de forma a formar-se ahi uma nova cidade, continuação de Lisboa. Mas, senhores, para que é isso preciso, se Lisboa ainda está em grande parte por construir? Porque não tratamos primeiro de a acabar, para então depois quando já não chegás-

se para a sua população se alargar para a outra margem do rio?

Nenhuma das razões apresentadas em defeza da construção da ponte colhe, e nós divisamos em todo esse grande interesse na sua adjudicação a qualquer empresa, apenas uma questão de negocio.

Formada a empresa, emitir-se-hão acções, estas terão certa cotação no mercado; com elas se jogará, e n'esse jogo alguém ganhará, menos o publico que ficará á espera da ponte por longos anos e a vêr... os navios a entrarem e a sahirem como até aqui sem o trambolho da ponte. Do mal o menos.

Com o Metropolitano, o "Metro" como é chic dizer-se, não nos enganaremos muito, dizendo que sucederá pouco mais ou menos o mesmo.

Porque não cuidarão os srs. édís primeiramente a sério das canalisações da cidade, da sua iluminação, do abastecimento de agua, do calcetamento do pavimento, da conclusão de varios bairros e arruamentos, do problema da habitação e finalmente da limpeza?

Já é tempo de nos curarmos da mania da grandeza que, no fim de contas, nos arrasta sempre a uma vergonhosa pelintrice.

Qual de nós é que não teve já alguma vez córado de vergonha ao ouvir estrangeiros que nos visitam, atraídos pela propaganda que fazemos das maravilhas da nossa terra, chamarem-nos selvagens?

E que é senão selvageria o estado de imundicie d'aquella rua 24 de Julho, com as suas barracas, barraquinhas e barracões que dão a impressão de um acampamento de ciganos? O que é senão selvageria o assalto dos mendigos de todos os tamanhos e feitios, ao estrangeiro que desembarca em qualquer caes de Lisboa? O que é senão selvageria a falta de retretes nas habitações modestas; o embandeiramento com roupa sordida, esfarrapada, nos bairros mais pobres, a pingar sobre as cabeças dos transeuntes; os montes de lixo por todos os lados exalando fétidos pestilentos; as nuvens de pó que o vento e os desenfreados automoveis levantam, quasi asfixiando-nos; as ruas e as estradas esburacadas e cheias de lama que os automoveis tambem se incumbem de fazer esguichar para cima de nós, sujando-nos a cara e inutilizando-nos o fato?

Então nada d'isto merece a atenção dos illustres édís?

Isto das obras grandiosas em Lisboa só e comparavel com esse fenomeno que quasi quotidianamente observamos: individuos miseravelmente vestidos, sujos, mal cheirosos, que parece desdenharem das vantagens da agua, ostentando grossos cordões e anéis d'ouro.

Se não fosse o soberbo sol com que a natureza nos brindou que se incumbe de esterilizar os miriades de microbios que por todos os cantos germinam, e os aguaceiros com que de vez em quando nos mimoseia, lavando as ruas, julgo que já todos teríamos morrido de tifo ou infecção semelhante, pois que para a Camara Municipal é isso uma questão secundaria.

Vá, Senhores das Camaras tratem primeiro de tornar Lisboa, a nossa querida e formosa Lisboa, uma cidade assejada e civilisada, e depois deem-se ao luxo dos "metros" e das pontes gigantescas.

Trate-se primeiro da hygiene e do conforto d'esta população, na sua maioria miseravel à força de não ter meios bastantes para se nutrir e se lavar.

Os milhões de libras e um mal que não tem remédio...

Os leitores devem lembrar-se das declarações retumbantes, feitas no Parlamento pelo sr. Alvaro de Castro, no dia 7 d'abril deste ano, acerca dos créditos que nos foram concedidos em Londres, e que poderiam elevar-se até à importância de dois milhões de libras... Esses créditos constituíam o resultado da missão que levou a Londres o director geral da Fazenda Publica, sr. Alberto Xavier, e destinavam-se, no entender do presidente do ministério e ministro das finanças, a restabelecer o equilibrio das nossas contas, restabelecendo automaticamente o credito do Estado e, como consequencia, melhorando a situação geral da praça, desafogando o commercio, a industria, a lavoura, todos os ramos, enfim, da produção nacional. Boas contas deita o preto, costuma dizer-se. O preto, neste caso, é o presidente do ministério, que já nos prometeu a libra ao par, dentro de pouco tempo...

Em que consistiam estes créditos? É melhor transcrever o relato parlamentar da sessão em que o assunto foi tratado, na parte que directamente nos interessa:

"O sr. ministro das finanças declara...

Aproveitando o ensejo de estar no uso da palavra, faz as seguintes declarações:

Posso comunicar à Camara, para conhecimento do Parlamento e do paiz, que estão assegurados ao Tesouro, em Londres, aberturas de créditos em libras.

Estes créditos serão de duas categorias. Pela primeira categoria a abertura dos créditos effectuar-se-ha por series successivas de 200.000 libras até ao total de 1.300.000 libras.

Se as circunstâncias aconselharem, o Tesouro poderá contar, por esta categoria, com disponibilidades de mais cerca de meio milhão de libras.

Pela segunda categoria de créditos o Tesouro, além de somas provenientes das operações da primeira categoria, poderá obter uma serie successiva de créditos a curto prazo, sempre renovaveis o que consentirá elevar as disponibilidades totais a 2.000.000.

Os créditos da primeira e segunda categoria nenhuma relação nem ligação tem com a aquisição dos fornecimentos de mercadorias, constituindo disponibilidades absolutamente livres que o Tesouro poderá aplicar como julgar util e necessario.

Estes créditos serão obtidos por operações de tesouraria inteiramente dentro das competencias e faculdades do ministério das Finanças.

Acrescenta depois que a tesouraria garante, fora destes créditos, os meios de acudir a qualquer situação.

Quais as garantias concedidas pelo governo para a obtenção destes créditos? Todos nós sabemos que os ingleses são muito nossos amigos; mas também todos nós sabemos que para os ingleses, mais do que para ninguém, "amigos, amigos, negocios à parte..." E por maior que seja o prestigio financeiro do sr. Alberto Xavier, a sua cotação em Londres e em libras nunca poderá ser mais elevada do que é em Portugal e em escudos.—Portanto, os ingleses pediram garantias: e as garantias que nós lhes demos foi, como é do dominio publico, a prata existente no Banco de Portugal. A missão do sr. Alberto Xavier a Londres consistiu, pois, numa hipoteca da nossa prata aos banqueiros da City. O presidente do governo, interrogado a esse respeito no Parlamento, não pode desmentir a voz corrente: "tanto podia ser garantia a prata, como quaisquer outros valores que o Estado achasse conveniente." Mas foi a prata. Este foi o lado *positivo* da viagem do sr. Xavier a Londres, depois pelo mesmo

sr. Xavier *reclamada* nos jornais estrangeiros a peso de libras e de francos, para que todo o mundo soubesse que Portugal gozava ainda, apesar de endividado, dum grande credito na praça de Londres. Só ao *Temps*, de elogios ao sr. Alberto Xavier, pagou o paiz 20.000 francos...

Quanto à forma por que serão utilizados esses créditos, nada se sabe. Estes dois milhões de libras, destinando-se ao Estado e não ao mercado, sumir-se-hão pelos mesmos canais misteriosos por onde se exgotam todas as receitas do Estado, sem que a situação do paiz melhore um ápice que seja. Já lá vão quasi dois meses depois das declarações do presidente do ministério, e nem o cambio melhorou, nem as finanças do Estado mudaram para melhor. Pelo contrario. O cambio continua a agravar-se, e a circulação fiduciaria continua a subir vertiginosamente, apesar de todos os protestos feitos pelo governo em contrario.

Se nada se sabe sobre a utilização deste credito, nada se sabe também — à parte a hipoteca da prata — das condições em que ele foi negociado, nem dos recursos com que o Estado conta para o pagamento dos respectivos juros. Quanto a prazos, o ministro das finanças logo declarou a sua ignorância, dizendo que nada podia precisar a esse respeito, podendo ser mais ou menos longos; e quanto à taxa de desconto, — Senhor, não somos dignos! — inferior à taxa usual do Banco de Londres... Tanta gentileza da parte dos nossos credores, é para nos fazer desconfiar. O pobre, quando a esmola é grande, desconfia. Não me recordo neste momento com quem a historia se passou nem quem a contou: mas lembro-me ter lido que uma vez, certo senhor deu a um rapazito uma esmola de cinco tostões, no tempo do dinheiro em prata; e que o rapazito achando a esmola demasiada, mal o seu bom feitor voltou costas, foi logo bater a moeda sobre um pojal, a ver não fôsse ela falsa. É o caso, agora, comnosco; uma tão grande generosidade não encobrará uma grande pouca vergonha? Razão deve ter, pois, quem habitualmente escreve na *Epoca* umas notas diarias sobre o movimento dos cambios;

Se os bilhetes de tesouro forem tomados pelos valores que representam, bem irá o negocio, mas o peor é se eles, por seu lado 2 milhões esterlinos nos derem apenas 1,5 ou apenas um milhão.

Neste caso, o tal *jura modico* tornar-se-hia completamente shyllockiano.

Nós, em tempos idos, já fizemos uma operação financeira em Londres, por 12 milhões esterlinos, a qual apenas rendeu ao Estado pouco mais de 3 milhões.

E a historia repete-se a meu to...

O sistema de créditos permanentes não é um modo de vida, já porque o Estado deve ter as suas finanças equilibradas, já porque tudo quanto se pede emprestado tem, cedo ou tarde, de ser pago, — capital e juros. Entre nós, os créditos só servem para agravar o problema cambial, pela soma de encargos — o que nos trazem, e as finanças gerais do paiz, pela desorganização financeira em que o Estado vive. E chega-se sempre a um momento, como agora, em que o Estado tem de pedir dinheiro à nação para pagar os créditos em libras que em Londres lhe foram concedidos. Ain-

Publicações recebidas

Relatório e Contas da Caixa Económica Postal e Parecer da Comissão Fiscal — Recebemos o Relatório referente ao ano económico 1923-24, do qual com prazer transcrevemos a seguir a apresentação das contas assignadas pelo Director dos Serviços de Contabilidade. Sr. José Joaquim Xavier de Faria, a fim de que o leitor possa apreciar o desenvolvimento que tem tido nos ultimos anos esta util instituição:

Ex.^{mas} Srs.

O relatório que tenho a honra de apresentar a V. Ex.^{ma} denuncia-nos um movimento sempre ascendente nas operações desta Caixa Económica.

Apesar do retraimento geral que se nota em todo o paiz, explicado pelas dificuldades da vida em evolução constante, pela depreciação da moeda e pela abstenção de muita gente em colocar os seus dinheiros a render, não se pode deixar de salientar que o numerário representativo dos depositos nesta Caixa se elevou este ano a 2.943.308,71 ou seja mais 870.551\$02 do que no ano anterior.

Consequentemente o numerário dos reembolsos foi também maior, representado por 2.356.470\$74 ou seja mais 543.720\$21 do que no ano anterior.

O aumento da taxa do juro para 4 % chamou a esta Caixa novos depositos, tendo-se facilitado também a realização dos reembolsos á vista, duas medidas de grande alcance.

O apuramento final das contas em 30 de Junho diz-nos:

Que nos fica em caixa um saldo de 25.754\$52;

Que o valor do mobiliario está em 840\$07;

Que temos na Caixa Geral dos Depositos, em conta de depositos um saldo de 5.448\$35;

Que temos na mesma Caixa, em conta de Fundo Especial, um saldo de 4.167\$96;

Que em papeis de Credito, Fundo Especial, se applicou durante o ano a verba de 60.685\$64, elevando-se a sua importancia real a 167.223\$31, incluindo já nesta importancia a applicação dos juros dos referidos papeis;

Que a Cooperativa dos Correios e Telegrafos, nos fica devendo 32.000\$00 do nosso emprestimo;

Que temos feito adeantamentos ás Estações na importancia de 4.210\$00;

Que nos devem 23.299\$95 de adeantamentos autorizados ao pessoal para efeito de passes;

Que o saldo de Papeis de Credito, conta de depositos monta a 2.521.263\$00, achando-se nesta verba incluída a importancia de 22.500\$00, relativa á subscrição para a compra de 250 titulos de Emprestito Consolidado de 6 1/2 % ouro;

Hue deve nos á Administração Geral dos Correios e Telegrafos a importancia de 40.000\$00 cedidos nos termos do art. 246.º do Regulamento da Caixa para efeito de reembolsos á vista;

da se o paiz lucrasse alguma coisa com esses creditos. Mas, não. O Estado utiliza-os na sua quasi totalidade, e sem se saber em quê, em nada que se veja. O que se vê, simplesmente, e apesar de todos os milagres prometicos e das mais espetaculosas e mentirosas compressões de despesas, é subirem cada vez mais os encargos da Nação, para que possam ser pagos os erros e os desvarios administrativos dos homens que nos desgovernam.

Augusto da Costa

Que o fundo Especial se elevou a 224.877\$44;
Que a conta dos titulares apresenta um saldo de 2.519.389\$72.

Dos mapas juntos constam essas diferentes operações e o movimento estatístico por depositos e reembolsos feitos em todas as agencias do paiz ou sejam as estações telegrafo-postaes, telefone-postaes e postaes.

Nota-se que nalguns districtos, devido talvez a propaganda pouco intensiva, o movimento é nulo ou quasi nulo. Aos respectivos chefes de serviço compete tal propaganda e é de prever que feita essa propaganda muito haja a esperar para o desenvolvimento rapido desta INSTITUIÇÃO.

Lisboa, Caixa Economica Postal em 27 de Novembro de 1923

O Director dos Serviços de Contabilidade

José Joaquim Xavier de Faria



Companhia Nacional.—Esta Companhia espera receber em breve a encomenda que fez, de 20 carruagens, 60 vagões e 2 locomotivas para melhorar os seus serviços de exploração das linhas de Foz-Tua a Mirandela e Bragança e Ramal de Vizeu.



Linhas hespanholas.—Foram augmentados em 50 % os prazos de transporte, expedição, transmissão e entrega de mercadorias nas linhas hespanholas, á excepção das abaixo indicadas, que continuam sendo transportadas dentro dos prazos anteriormente estabelecidos:

Peixe fresco, gado bovino, lanigero, caprino e suíno, assim como fructas frescas, hortaliças e legumes frescos, quando sejam transportados em grande velocidade.

Linhas italianas.—Os caminhos de ferro do Estado italiano resolveram aceitar anuncios no verso dos bilhetes de passageiros e no interior das carruagens e também na parte exterior das paredes dos vagões.

E' uma maneira de criar receita, como outra qualquer.

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 874)

Classificação	1923	1922	Diferença a favor de 1923	Augm. ou %
Receitas normaes	1.711.976\$17,4	1.528.108\$81	+ 183.867\$36,4	12
Sobretaxas	7.786.656\$66,4	4.091.637\$18,2	+ 3.695.018\$88,2	90,33
Totaes	9.498.632\$23,8	5.619.745\$99,2	+ 3.878.886\$24,6	69 %

As sobretaxas correspondem, no conjunto, a 82 % das receitas totaes e a 454 % das receitas normaes.

Receitas liquidas

Classificação	1923	1922	Diferença em relação a 1923	Perccutagem
Passageiros	3.275.411\$92,9	1.800.962\$00	+ 1.474.449\$92,9	81,87
Grande Velocidade	2.414.181\$80,5	1.560.102\$64,7	+ 854.079\$15,8	54,74
Pequena Velocidade	3.735.435\$93,4	2.185.259\$20,7	+ 1.550.176\$72,7	70,93
Fôra do trafego	73.602\$57	73.422\$13	+ 180\$44	0,24
Totaes	9.498.632\$23,8	5.619.745\$98,4	+ 3.878.886\$25,4	69 %

a) — **Passageiros** — As receitas d'este ramo de trafego, em relação ás do ano anterior, accusam, na totalidade, um augmento de Escudos 1:474.449\$92,9 segundo o mapa adiante:

Classes	1923		1922		Diferenças	
	Numero	Produtos liquidados	Numero	Produtos liquidados	Numero	Produtos liquidados
1.ª	43.738	699.992\$03,1	38.628	335.223\$92,9	+ 5.110	+ 364.768\$10,2
2.ª	131.420	940.777\$71,5	124.828	514.146\$61,1	+ 6.592	+ 426.631\$10,4
3.ª	433.118	1.507.074\$41,1	414.469	873.129\$40,3	+ 18.649	+ 633.945\$00,8
Cab. sup. res.	—	127.567\$7,2	—	78.462\$05,7	—	+ 49.105\$71,5
Totaes	608.276	3.275.411\$92,9	577.925	1.800.962\$00	+ 30.351	+ 1.474.449\$92,9

O acrescimo de receita, na importancia de Esc.: 1.474.449\$92,9, é motivado pelo maior numero de passageiros que transitaram nos nossos comboios (30.351 a mais) e pela elevação das sobretaxas.

Classes	1923				1922			
	1.ª	2.ª	3.ª	Totaes	1.ª	2.ª	3.ª	Totaes
Serv. nacional	30.860	126.938	425.036	582.834	30.153	122.121	410.798	563.072
— internacional	12.878	4.482	8.082	25.442	8.475	2.707	3.671	14.853
Totaes	43.738	131.420	433.118	608.276	38.628	124.828	414.469	577.925

Contribuíram, igualmente para este resultado: o desenvolvimento das relações commerciaes e industriaes, os serviços especiaes de festejos e de banhos que foram organisados durante o ano e o augmento de passageiros internacionaes.

No mapa a seguir damos a nota comparativa do trafego nacional e internacional de passageiros, em relação ao ano de 1922:

Como já succedeu no ano anterior, constata-se um importante augmento de passageiros de serviço internacional (a mais 10.592); concorrendo para isso, sem duvida, a circulação diaria do «Sud-Express» e dos rapidos tri-semanaes (tornados diarios no periodo de 15 de Julho a 15 de Outubro) e ainda a situação cambial do nosso Paiz, que tem atrahido ás nossas praias, em elevado numero, os banhistas hespanhoes.

Verifica-se, tambem, um importante augmento na 3.ª classe, principalmente no sentido F. H. P. devido ao regresso de operarios portugueses que se encontravam a trabalhar em França.

Egual movimento se notou no sentido Portugal-Hespanha, pelo motivo da emigração dos trabalhadores que ali vão procurar melhores proventos.

Cobranças suplementares — O augmento é apenas originado pelo maior numero de passageiros trans-

(Continua)



PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas

Repartição central

No uso da faculdade que me confere o n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da Republica Portuguesa: hei por bem exonerar, a seu pedido, do lugar de administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado, lugar para que foi nomeado em comissão por decreto de 20 de Junho, de 1923, o engenheiro Ernesto Julio Navarro, chefe da repartição de Obras Públicas, Portos e Caminhos de Ferro da Direcção Geral dos Serviços Centrais do Ministério das Colónias.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 28 de Abril de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — *Nuno Simões*.

No uso da faculdade que me confere o n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa: hei por bem, nos termos do artigo 97.º do decreto n.º 8:924, de 18 de Junho 1923, nomear para exercer interinamente o lugar de administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado o capitão de engenharia Francisco dos Santos Pinto Teixeira.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 28 de Abril de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — *Nuno Simões*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Portaria n. 4.020

Tendo a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares apresentado a conta da garantia de juro das linhas férreas de Salamanca à Barca de Alva e a Vilar Formoso, relativa ao ano de 1922;

Atendendo ao § 5.º do artigo 1.º do contrato de 12 de Outubro de 1882 determina que para a redução dos adiantamentos provenientes da garantia de juro regula o câmbio comercial entre Lisboa e Madrid na época do encerramento das contas;

Conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Finanças de 26 de Janeiro passado:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, em cumprimento do artigo 5.º do contrato de 1882, entre nos cofres do Estado com a quantia de 870.000\$, como reembolso da garantia de juro correspondente ao ano civil de 1922.

Paços do Governo da República, 13 de Maio de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Tendo-se o Conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado recusado a cumprir alguns despachos do Ministro do Comércio e Comunicações, e tendo-se dirigido ao mesmo Ministro em termos que colocaram sob a alçada do regulamento disciplinar de 22 de Fevereiro de 1913 os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro que faziam parte daquele conselho e não sendo o mesmo regulamento aplicável aos vogais que nele repre-

sentavam os organismos económicos; usando da faculdade que me é conferida pelo n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da República portuguesa: hei por bem exonerar os cidadãos Cezar da Silva Azevedo e Joaquim Nunes Mexia de membros do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, cargos para que tinham sido nomeados por decreto de 25 de Julho de 1923.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 10 de Maio de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES. — *Nuno Simões*.

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

Tendo a Companhia do Caminho de Ferro de Pináfiel à Lixa suspendido os seus serviços, além do prazo estabelecido no n.º 3.º da condição 25.ª do contracto lavrado, em 17 de Dezembro de 1910, entre o Governo da República e António Cerqueira Magro, que, nos termos da portaria de 22 de Maio de 1911, transferiu todos os direitos e obrigações impostas pelo referido contracto para aquela Companhia, à qual, por portaria de 14 de Março de 1914, foi concedido o prolongamento da linha, de que é concessionária, desde a cidade de Pináfiel a Entre-os-Rios, com as cláusulas e condições do mesmo contracto;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da Republica Portuguesa, e sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações:

Hei por bem decretar o seguinte:

1.º Que a referida concessão seja considerada caduca;

2.º Que, nos termos da condição 28.ª do contracto de 17 de Dezembro de 1910, seja posta em prática a exploração da dita linha, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas cláusulas, condições, direitos e encargos do citado contracto.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 1 de Maio de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — *Nuno Simões*.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Assembleia Geral Ordinaria dos Obrigacionistas

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que a Assembleia Geral Ordinaria convocada para 29 do corrente mez, ficou adia a para as 15 horas de quinta feira, 12 de Junho p. f., na sede do Comité, em Paris, 19 Rue de Milan, por não ter sido depositado o numero suficiente de titulos para o regular funcionamento da mesma Assembleia.

De conformidade com o preceituado no art.º 37.º dos Estatutos, esta segunda reunião deverá occupar-se dos assumptos que estavam marcados para a primeira; porém, as suas resoluções serão validas qualquer que seja o numero e o capital representado pelos Obrigacionistas presentes.

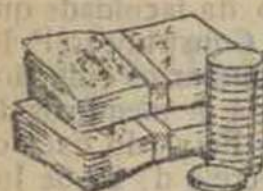
O prazo para o deposito d'obrigações foi por esse motivo, ampliado até o dia 28 do mez de Maio corrente, inclusivé, devendo electuar-se em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.ª — 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança, e em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère.

As procuções dos Obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario, e as dos residentes em França, pelo *maire* da sua residência, ou por notario.

Paris, 20 de Maio de 1924. — O Comité de Paris

Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Maio		Em 29 de Abril	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon' res,	17/8			15 1/64
Paris	1320	1840		2120
Mad' d.	4660	4680	4400	4510
Alemanha	—	—		—
Amsterdam	12800	116 0		11600
New York	34200	34500	32500	32750
Italia	1500	1510	1450	1470
Suissa	6030	6 50	5780	5820
Bruxellas	1343	1360	1740	1800
Libras				



PARTE FINANCEIRA

Longe de melhor ar, a situação piora. De nada tem servido até hoje os paliativos financeiros do governo: o cambio continua a piorar, a vida a encarecer, o que prova à sociedade que não é à força de portarias e decretos que as finanças do país podem equilibrar-se. Res non verba. De palavras está o país farto—e farto também de impostos e contribuições que só servem para tornar mais difícil a vida do Comercio e da Industria.

O cambio não melhorou, apesar da intervenção no assunto, da Caixa Geral de Depósitos. Era de esperar. A secção cambial da C. G. D. não é um instrumento do governo para valorizar a nossa moeda: é, pelo contrario, e dentro de toda a logica, uma nova instituição bancaria, interessada, como tantas outras imbecilmente na desvalorização do escudo. Tarde ou cedo, todos se hão de convencer disso. Mas já o mal estará feito. E os interesses creídos serão já de tal ordem, que não sei se o governo terá força para lhes resistir, fazendo reverter a C. G. D. às suas funções iniciais de Banco popular.

A situação da praça também não melhorou. O comercio e a industria continuam lutando com enormes dificuldades, dificuldades que já duram ha meses, e que uns atribuem simplesmente à falta de numerario, aparecendo logo outros a declarar que as notas e tão tolas açambarcadas pelos lavradores do Alentejo... O que poucos dizem é que todo o dinheiro que possa sair em notas do Banco de Portugal não chegará nunca para satisfazer as absorbentes necessidades do Estado, se o Estado não se resolver, em materia de finanças, a mudar de rumo.

A circulação fiduciaria, apesar dos protestos do governo em contrario, continua a subir vertiginosamente. De janeiro até abril a circulação de notas passou de 1.419.912 contos para 1.541.778 contos, ou seja um aumento de 121.866 contos! Ora, se na praça este aumento de numerario se não tem feito sentir, é porque, na verdade, o governo absorve toda a produção de notas do Banco emissor. Paralelamente, e para comprovar o que fica dito, vê-se que os debitos do Tesouro ao Banco de Portugal continuam também a subir assustadoramente. Em 31 de Dezembro do ano findo, esses debitos haviam atingido 1.333.676 contos; em fins de abril passado, atingiam 1.396.530 contos!

A ovida fluctuante, em março ultimo, era de 475.051.888.930 rs. Em 30 d'Abril, tinha subido a 485.131.225.000 rs.

ARREMAÇÕES

SERVIÇO DA REPÚBLICA

Caminhos de Ferro do Estado - Direcção de estudos e construção — Serviço de estudos e construção da Rede Sul

Pelo presente anúncio se faz publico, que no dia 12 de Junho de 1924, pelas 15 horas, na Sala da Direcção de Estudos e Construção, Rua de S. Mamey, 63, ao Callis, Lisboa, se ha-de proceder, sob a presidência do respectivo Engenheiro Director, ao publico para a arrematação da empreitada n.º 4 de execução de terraplanagens e construção de aqueductos, entre os perfis 191 e 238' do Lanco de Serpa-Brinches a Serpa, na Linha do Guadiana.

Base de licitação 125.415\$80

Deposito provisório. 3.140\$00

Os depósitos provisórios, deverão ser effectuados em qualquer das Tesourarias destes Caminhos de Ferro, — do Minho e Douro e do Sul e Sueste, — até às 14 horas do dia anterior ao do concurso.

O programa do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção da Rede

Sul, com sede no edificio da Direcção acima citada e na sede da Secção de Construção na Vila de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias úteis das 11 às 17 ho as.

Lisboa, 17 de Maio de 1924.—O Engenheiro-chefe do Serviço de Estudos e Construção da Rede Sul, A. Marques.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Esta companhia tem para vender no seu deposito de Mangualde, cerca de 500 barris, servicos a creosote, com a capacidade de 180 a 200 litros.

Recebe propostas até ao dia 6 de junho p. f. dirigidas ao Chefe do Serviço dos Armazens Geraes, em Figueira da Foz.

Os barris são vendidos no deposito acima mencionados, sem qualquer despesa ou responsabilidade para esta Companhia.

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

Se for aceite alguma proposta, o proponente depositará na Tesouraria da Companhia da Figueira da Foz, ou na de Lisboa, a importância correspondente a 50 por cento do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 18 de Maio de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração, Joaquim Abranches.

Venda de tambores de veios

Esta Companhia tem para vender nas suas oficinas de Figueira da Foz, os seguintes tambores de veios de transmissão, em ferro fundido:

Diametro	Rastro	Furo	Peso aproximado
1 de 1140 m/m	220 m/m	100 m/m	124 quilos
3 de 1250 "	250 "	80 "	230 "
1 de 1500 "	400 "	130 "	307 "
1 de 1500 "	250 "	130 "	234 "

As propostas para a compra destes tambores devem ser dirigidas ao Chefe do Serviço dos Armazens Geraes, em Figueira da Foz, até ao dia 30 de Maio corrente.

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abranches

Linha directa Lisboa-Sevilha

Segundo vimos noticiado, a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro deu parecer favoravel ao projecto da construção de uma linha directa de Lisboa a Sevilha, tendo o respectivo processo transitado para o Conselho Superior de Caminhos de Ferro junto do Ministerio da Guerra para esta entidade se pronunciar sobre a conveniencia ou inconveniencia do estabelecimento da linha sob o ponto de vista strategico.

Representantes exclusivos

Precisam-se para a venda de Amianto comprimido para juntas. Deverão dispôr de boas relações com Companhias de Caminhos de Ferro e casas se sirvam de forças motrizes.

Escrever dando referencias e mensão região desejada, a Witty & Wyatt, Ld.^a Asbestos Manufacturers, Londres E 1. (Angleterre).

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Icaçer do Sal e Sines

Superphosphatos
Adubos compostos
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphórico solúvel
em água 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

Enxofre americano

da Freeport Sulphur Cy Texas moído na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

**Agente e Revendedora da
Deutsche Kalisyndical**

FORNECE À LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potássio—Sulfato de potássio e Kainite

Bagaços oleaginosos 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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depósitos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

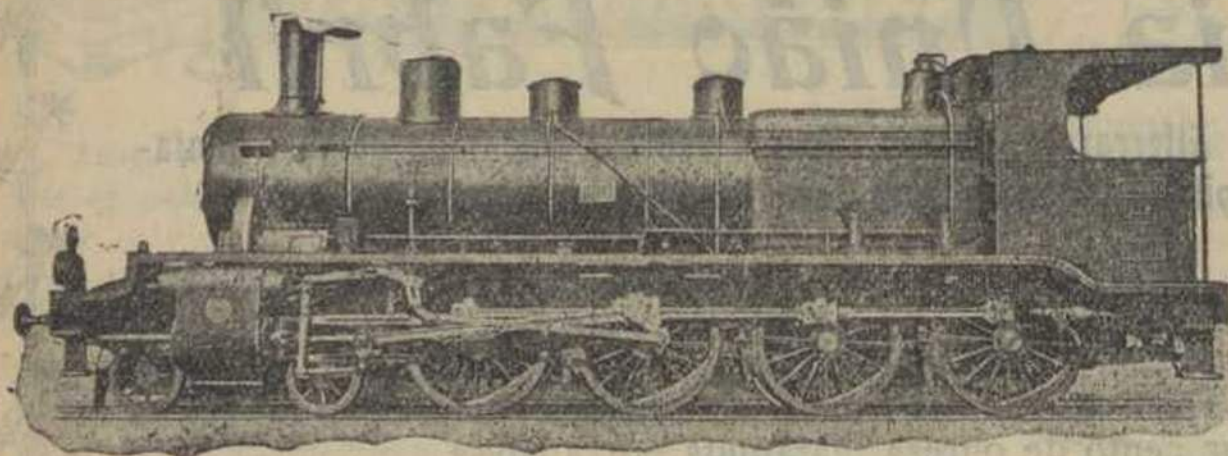
Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

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

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital: 2.600.000 frs.

(ÉTABLISSEMENTS TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE CO LTD)

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Éstampage, Mécanique Général

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbell, 4 ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE N.º 1, 2 ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



BUREAU

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE B. C., 6.ª EDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

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

Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparellhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

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

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 2. 21 „