

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 878

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Julho de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Secca, 7 - 1.º
Teleph. 12: Central-27

SUMMÁRIO

Um decreto ilegal e injustificavel por J. Fernando de Sousa	Pag. 147
Engenheiro Plinio Silva	" 149
A aviação do futuro	" 149
Politica e finanças por Augusto da Costa	" 150
As reparações alemãs	" 151
Comp.ª dos Cam.ªs de Ferro da B. Alta (Relat.º)	" 152

Linhas-Estrangeiras	" 153
D. Henrique de La Torre	" 154
Relatori.º sobre principaes causas da alta de preços	" 155
Viagens e Transportes	" 156
Parte Official	" 156
Um novo combustivel	" 156
As reservas metálicas no Banco de França	" 156
Parte Financeira	" 157
Conselho Superior de Cam.ªs de ferro de Espanha	" 157

Um decreto ilegal e injustificavel

por J. FERNANDO DE SOUZA

Publicou a *Gazeta* no seu ultimo numero o decreto n.º 9.787, de 11 de Junho, creando junto de cada empresa de caminhos de ferro um fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviarios. O artigo que o precedia fazia desse diploma a mais entusiastica apreciação, justa no que respeita ás intenções que o ditaram mas que demanda reflexões e criticas indeclinaveis desde que se confrontam os preceitos formulados com as leis e os contractos vigentes.

E' sobremodo louvavel o intuito de promover assistencia eficaz aos ferroviarios contra o terrivel flagello da tuberculose, a que são expostos muitos deles pelas condições em que prestam serviço. Graças á nobilissima iniciativa do sr. Carlos Porto, é ha muito realidade consoladora o sanatorio que justamente recebeu o seu nome e que pertence aos caminhos de ferro do Sul e Sueste. Um decreto recente creou um adicional ás tarifas com o fim de proporcionar recursos a essa instituição ampliada na medida das necessidades de assistencia ao pessoal das duas direcções, Sul e Sueste, Minho e Douro.

Quiz-se promover a criação de analogas instituições nas linhas da companhia. Não bastam, porem, as melhores intenções para justificar actos ilegales e atentatorios dos direitos das empresas. Demais tem sido violados e ofendidos, como aqui demonstrámos por mais de uma vez.

Basta lembrar a monstruosa lei de 1920, que confiscou a favor do Estado o saldo das receitas de sobretaxas, e o recente decreto que obriga as compa-

nhias a pagar o imposto de transacção sem serem autorizadas a inclui-lo no preço de transporte, isto em flagrante desigualdade em relação aos C. F. E., em que esse imposto não é lançado. Nem ao menos se providenciou de forma que á extorsão do Estado se não juntasse a das Camaras Municipaes. E que de complicações resultam da liquidação desse imposto! E dimanou essa providencia de um ministro que declarava querer fazer sã politica economica e compreendia a necessidade de desafogar a situação dos nossos caminhos de ferro!

Contra esse decreto expoliador e ilegal protestaram debalde as empresas. Declarou-se-lhes que a intenção do governo, ao conceder o aumento das sobretaxas, era fazer terminar a isenção garantida pela lei.

Mas essa intenção, meio-exteriorisada num considerando, não supre a omissão de um preceito explicito no que é propriamente o articulado do decreto. E quando as empresas pediram a elevação dos multiplicadores até 11, atendiam apenas aos encargos da exploração, e de modo algum podiam esperar que se lhes viesse extorquir perto de 2 % das suas receitas a titulo de impostos, que, segundo as normas constantes do nosso direito fiscal, são cobrados do publico, sendo as empresas meros exactores.

Não podem pois, nem devem, estas conformar-se com a violencia que lhes foi feita. Pagarão o imposto sob a coacção da força, mas devem reservar os seus direitos e defende-los por todas as formas, até que se lhes faça justiça.

Deixemos porem esse caso, assaz elucidado pela representação das empresas, que a *Gazeta* publicou, e analisemos o decreto n.º 9.787.

Esse decreto é ilegal e não cabe nos poderes do Governo.

Com efeito as suas relações com as empresas são regidas pela lei fundamental, que é para o caso o decreto de 31 de Dezembro de 1864, e pelos contractos da concessão.

Ora o art. 17.º desse decreto assegura ás empresas a livre escolha do seu pessoal, o que implica a livre fixação dos vencimentos e dos auxilios complementares que lhes são assegurados.

A unica obrigação que em materia de assistencia é imposta ás empresas é a da organização dos socorros medicos no caso de accidentes (art. 25.º), a que se juntam as prescrições das leis gerais sobre accidentes de trabalho e sobre horario do mesmo.

Não foi preciso coacção legal para a criação das Caixas de socorros e aposentações, que todas as empresas fundaram e subsidiam largamente.

Nenhuma d'elas deixaria sem a assistencia devida os agentes tuberculosos.

Podia o Estado promover a criação de sanatorios, mas por mera acção suasória, ou mesmo concedendo-lhes subsidios, que saíssem da receita dos impostos ferroviarios que reverte para o fundo especial dos C. F. E.

A imposição de uma forma determinada de assistencia é um acto violento de socialismo de Estado, que excede os seus poderes.

Ilegal na essencia, é infeliz na forma esse decreto, sujeitando a regras identicas todas as empresas sem distincção das condições de cada uma.

Compreende-se que a C. P., com um pessoal numeroso, vivendo em parte em grandes centros, sujeito a serviço nocturno mais intenso, tenha necessidade de dispensar assistencia especial aos tuberculosos.

Não succede o mesmo ás outras empresas, que teem as suas linhas em regiões salubres, muitas d'elas montanhosas, com o serviço nocturno limitado a exiguas proporções.

Aos raros casos de tuberculose que se manifestam é facil dispensar assistencia por intermedio das respectivas Caixas, que são os órgãos naturalmente designados para os auxilios de que o pessoal careça.

Havendo necessidade de internamento de um doente ocorre naturalmente o recurso aos sanatorios existentes, quer da Assistencia Nacional aos Tuberculosos, quer aos das grandes companhias, pagando-se a respectiva hospitalisação.

Que faz o decreto?

Cria arbitrariamente, privando as Companhias do direito de administrar as suas receitas, o fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviarios junto de cada empresa.

O artigo 0 em vez de *um* é capcioso e encobre porventura o pensamento reservado de englobar mais tarde num só fundo, com prejuizo das pequenas empresas, a receita destinada a essa assistencia especial

e constituida por 1 % da receita total e pelos donativos que se lhe destinem.

A que é destinado esse fundo (art. 1.º)?

A' construcção e manutenção de sanatorios e á installação e sustentação d'estabelecimentos para curas de repouso ou convalescença de outras doenças.

Assim pois, as empresas são obrigadas a incorporar 1 % das receitas, mas não podem aplicar esses recursos a socorros a tuberculosos. Essa receita pode representar dezenas ou centenas de contos. Pode haver agentes tuberculisados ou carecendo de curas de repouso, sem que d'esse fundo se possa dispor para os subsidiar e internar onde se curem e fortaleçam. Ou as empresas os hão de abandonar á sua sorte ou assumir encargos alem dos que o decreto lhes impõe.

Haverá nada mais absurdo?

E' que o fim que se tem em vista é o da construcção de grandes sanatorios das grandes empresas, que um segundo decreto tão arbitrario e ilegal como o primeiro habilite a absorver e centralizar todas as dotações para sanatorios.

E' certo que o artigo 5.º auctoriza o emprego do fundo na hospitalizaçao dos agentes em sanatorios ou hospitaes quando a sua importancia não permitir a construcção de sanatorios, ou a percentagem de tuberculosos a não justifique. O art. 6.º attribue á Caixa os saldos do fundo que ficarem da applicação nos termos do artigo anterior.

O que virá porém a succeder com tal regime é dar-se mais um passo no caminho da invasão de atribuições das companhias e concentrarem-se ulteriormente n'um só fundo todas as que cada uma tem que constituir.

Pode ser que me engane n'esta presumpção, mas tenho razões para a não julgar infundada.

Ceci tuera cela. O art. 1.º acerca do fundo para construcção de sanatorios eliminará mais tarde os art. 5.º e 6.º que vem dourar a pilula.

Quem administra esse fundo?

Uma comissão autonoma, que de modo algum está sujeita á autoridade e fiscalisação da companhia de que provem o fundo administrado.

E' este depositado na Caixa Geral de Depositos e não onde e pela forma que a Companhia entendesse mais lucrativa.

A fiscalisação da sua applicação pertence não á Companhia, mas á Direcção da Fiscalisação de Caminhos de Ferro.

Assim pois, nem o Governo tem o direito de impor determinada forma de assistencia ás Companhias, nem as pode esbulhar de uma parte das suas receitas, nem pode impor-lhes determinada forma de administrar, desprestigiando-as e creando, com elementos do seu pessoal, organizações em que elas não teem intervenção e auctoridade.

Assim o entendeu a Companhia do Vale do Vouga, quando foi consultada sobre o projecto do decreto, declarando que nem poderia reconhecer a sua vali-

dade, nem aceitar tal imposição. Desde logo providenciou para acudir aos casos de tuberculose que porventura se manifestem, encarregando d'essa assistência especial a sua Caixa e dando-lhe uma dotação suplementar de 30 contos anuaes nos termos da seguinte Ordem de Serviço de 17 de março ultimo:

Ordem de serviço

Tendo o Governo feito sentir a necessidade de assistência especial aos ferroviários tuberculosos pelo seu internamento em sanatórios, quando preciso fôr, como tratamento preventivo ou curativo, e não exigindo as excelentes condições hygienicas d'estas linhas a criação de um sanatório privativo, a Companhia, empenhada em corresponder com a sua boa vontade á louvavel solicitude do Governo, resolve o seguinte:

1.º—Além dos auxílios por ela dados á Caixa d'Aposentações e Sororros, concede á mesma, a partir de 1 de abril ultimo, um subsídio especial de 30 000\$000 anuaes para ser incorporado no capital da Caixa por prestações mensaes.

2.º—Em troca d'esse subsídio incumbe á Caixa dispensar a necessaria e conveniente assistência aos agentes que sejam atacados da tuberculose, ou que precisem de cura, de repouso e de especial assistência na convalescença, procedendo-se de acordo com as indicações do Serviço de Saúde.

3.º—Quando, para o cumprimento das disposições anteriores, se julgar necessario o internamento do agente num sanatório, quer da Assistência Nacional, quer da outra empresa ferroviaria, ou a sua permanencia por algum tempo em local apropriado, a Caixa ocorrerá ao encargo resultante.

4.º—No relatório anual da Caixa será mencionado aparte o modo como se deu cumprimento ás presentes prescripções.

Este é que é o caminho legal.

Não se recusam as empresas a olhar sollicitas pelo bem-estar do pessoal, nem regatearão os meios de evitar que a tuberculose o flagеле.

Não podem porem abdicar dos seus direitos, nem consentir que o Governo usurpe ilegalmente as suas atribuições e disponha de receitas que elas administram e applicam nos termos dos seus contratos.

E' pois perfeitamente justificada a sua recusa ao cumprimento de um decreto cujos preceitos brigam com a lei.

Uma coisa é a obediencia á lei, outra a aceitação subserviente de quantos *ukases* governamentais usurpem autoridade, que não teem.

Engenheiro Plinio Silva

O illustre engenheiro Sr. Plinio Silva, antigo director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, acaba, em virtude de despacho ministerial, de ser reintegrado no seu cargo.

As conclusões do inquerito que, a seu pedido, foi feito sobre o conflito havido entre o Sr. Silva e o antigo administrador dos mesmos Caminhos de Ferro, e que motivou o afastamento do distinto engenheiro do lugar que com tanta intelligencia, honestidade e energia, ha tempos vinha desempenhando, levaram o ministro a resolver a sua reintegração no lugar onde o Sr. Plinio Silva irá, sem duvida, continuar a exercer a sua benefica acção.

Congratulando-nos com o resultado do inquerito, felicitamos o Sr. Plinio Silva, bem como o pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste que tem nele um verdadeiro amigo.

A aviação do futuro

O motor de explosão e a helice serão provavelmente substituidos na aviação futura por um propulsor de reacção directa.

Do (Brazil-Ferro-Carril)

A aviação com os motores e aparelhos de que actualmente dispõe, parece estar perto de atingir o seu limite de velocidade e altura. Restam porem alguns kilometros a ganhar em rapidez, e algumas centenas de metros em altitude, graças a celulas afinadas, a motores levados ao maximo do rendimento e resistencia, a helices tornadas mais leves e solidas pelo duraluminio, a pilotos de habilidade e audacia incomparaveis; todavia não se deve esperar que os aviões vöem a mais de 500 quilometros á hora e que ultrapassem 12.000 metros acima do nivel do mar.

O motor de explosão, super-comprimido, funcionando com benzol ás pequenas altitudes e com gasolina ás grandes alturas, é ainda o rei dos moto-propulsores. Sel-o-ha eternamente?

Não parece que ele deva ser destronado pelo motor a vapor, empregado por Ader no seu "Vampiro", e que os Estados Unidos reabilitaram utilizando-o em automoveis, e até mesmo em aviões. O resultado das experiencias foi apenas satisfatorio para os autos e ainda nada se sabe sobre o que diz respeito ao mais pesado que o ar.

O motor eléctrico, por enquanto está abandonado. No entanto, o dirigivel "La France" de Renard e Krebs, era provido de um motor eléctrico que chegou a desenvolver a fraca potencia de 8 cavalos. Este motor era alimentado por pilhas. Não se pode imaginar um motor eléctrico instalado a bordo de um avião actualmente, pois os acumuladores seriam de um atravancamento enorme de um peso proibitivo. A unica solução seria alimentar este aparelho por telemecânica, por ondas transmitidas do sólo ou pela captação da energia eléctrica esparsa na atmosfera.

O motor de ar comprimido muito preocupa actualmente os alemães que, na Rhenania, efetuaram numerosas experiencias, cujos resultados não são ainda conhecidos.

Os aparelhos funcionando com oleos pesados, alcool, carvão de madeira, taes como os Diesel, os semi-Diesel, o Cartrait, etc., devem ser identificados com os motores de explosão. As turbinas de gás, a Coanda, a Odier, não deram resultados satisfatorios. A turbina Odier forma um grupo-propulsor que conserva o emprego da helice.

Chegar-se-ha, a aperfeiçoar ainda mais o motor de explosão e a helice? Ainda se não perderam todas as esperanças. O motor de propulsão por meio de reacção é objecto de numerosos estudos. A propulsão baseia-se no efeito do impulso provocado pela reacção, no ar ambiente, de um jacto gasozo. Em suma, é a applicação do principio do foguete.

O Sr. Esnault-Pelterie vê neste propulsor o motor do futuro. Actualmente, um joven engenheiro francez, o Sr. H. F. Mélot, experimenta na secção tecnica da Aeronautica de Paris, um propulsor de novo modelo. Este aparelho póde ser adaptado aos aviões de tipo comum. Os gases necessarios á combustão são fornecidos por essencia, alcool e oleos pesados.

O giróptero de Papin e Ronily, que se eleva verticalmente como um helicóptero e que começou a ser experimentado durante a guerra, também é baseado no principio da propulsão por meio de reacção.

Que resultado terão os esforços dos interessados? Este novo motor suplantará a formula actual: motor de explosão-helice? Mais tarde se saberá.

Politica e finanças

NÃO PODE HAVER BOAS FINANÇAS QUANDO A POLITICA É PÉSSIMA

PER AUGUSTO DA COSTA

Por melhor, por mais intensa, por mais firme que seja a intenção dum cronista financeiro, ao falar das abaladas finanças portuguesas, de não bulir na politica do país, essa intenção não pode deixar de ser contrariada, desobedecida, negada, no momento doloroso que ora atravessamos. "Não mencionemos o excremento!" — dizia o bom Alencar dos *Maías*, quando se falava da malfadada politica. E naquele tempo, a politica era uma politica de paz pôdre, sem revoluções, sem tiros, propria para ser comentada à lareira e nos serões literarios, com risadas, num ar de galhofa inconsciente. ... Que diria hoje o poeta das *Flores e Martirios*, se porventura ressuscitasse? Que substantivo mais exacto encontraria ele para substituir o termo *politica*? Qualquer, porem, que fôsse a palavra inventada ou descoberta para definir a coisa, não evitaria que a mesma coisa fôsse o objecto obrigatório de todas as conversas, e até um tema obrigatorio para quem quer que tenha de comentar, em publico ou no privado, a marcha das finanças portuguesas.

E' conhecida a formula de Mauveas: *politique d'abord*. Mas, se a politica deve vir em primeiro lugar não é porque ela seja, de todas as funções sociais, a primeira na ordem das dignidades: nesta ordem, outras funções ha que lhe são eminentemente superiores; é a primeira, sim, tem a primasia, sim, na ordem das necessidades, na ordem cronologica, na ordem das oportunidades. Assim mesmo Mauveas definiu o pensamento da sua formula. Assim mesmo é necessario compreendê-la. A politica é a condição *sine qua non* de todas as outras formas de actividade social. E' absurdo, pois, exigir boas finanças duma pessima politica.

Ninguém ousará negar que a nossa politica é pessima. Ninguém poderá, logicamente, exigir uma politica financeira sã, quando o governo do país se encontra nas mãos dos piores, mercê do sistema de selecção invertida pôsto a vigorar no advento da Liberdade, por via do chamado *sufragio universal*.

Lemaitre definiu os liberais uns sujeitos que combatem ininterruptamente os efeitos das causas que eles proprios, ininterruptamente, defendem. Só um espirito liberal, uma mentalidade deformada por uma filosofia social desordenada, seria capaz de combater a orientação financeira dos nossos governantes, abstraindo totalmente das ideias politicas que os informam e do sistema politico por que se governa o país; — ou melhor: do *sistema* que desgoverna o país, e pelo qual eles, politicos, se governam a si proprios.

Propositadamente, escrevi *sistema*, e não *regimen*. Porque uma coisa é a *forma* que o governo dum país reveste, e outra as *ideias* e os *principios* que informam esse governo. O absurdo liberal mantem-se e evidencia-se abertamente, quando se pretende, ao mesmo tempo, levar á Rocha Tarpeia os homens que nos governam desde 1910, e ao Capitolio os que tomaram conta do país de 1834 até à revolução de 5 d'Outubro. Os escandalos na administração publica não começaram nesta data; nem foi a partir de 1910, tampouco, que o governo da nação passou a ser exercido por in-

competentes; nem o nosso descalabro financeiro nasceu com a implantação da republica. ...

Todos estes males vêm muito de traz. E nem esta anarquia moral, intelectual, social, economica e financeira, onde nos afogamos, seria possivel, se antes dos homens que hoje governam mal o país, outros não tivesse havido governando tão mal como eles, em nome dos mesmos principios, precisamente, e abrindo assim aos seus continuadores o caminho amplo que nos ha-de conduzir à ruína total.

Verdade seja que os homens d'hoje ultrapassam, em muito, os homens d'ontem. Mas este facto tem uma dupla explicação: a 1.^a) é que, conforme dizia Leonardo de Vinci, "é um fraco discipulo aquele que não ultrapassa o seu mestre;" e a 2.^a) é que a nossa ruína tem sido, logicamente, a *boule de neige* que engrossa sem cessar, à medida que vai descendo o flanco da montanha.

Referindo-se à aurora financeira de 34, Oliveira Martins escreveu no 1 tomo do *Portugal contemporaneo*:

"E se com efeito o orçamento era magro de mais para sustentar os politicos; se o comunismo democratico era bem mais difficil de manter do que o monastico, pois os pedintes não se contentavam com o caldo e a brôa das portarias: é tambem facto que os homens alguma coisa haviam de comer."

"A franquesa com que todas as portas se abriam a toda a gente: a segurança com que todo o individuo, por soberano, se achava apto para tudo; o *sistema* que destruiu a administração especializada nas antigas juntas e conselhos, e confiava a solução de todos os negocios às assembleias saídas do caos da eleição; a vitoria que deitára tudo abaixo e enchera de orgulho os demolidores, tudo concorria para inchar as vaidades e esquecer as ambições."

Não nos esqueçamos de que vêm do mesmo tempo, e da mesma gente, as formulas celebres da politica liberal:

"Não pode haver ministros bons; e porquê? Porque os ministros são seis, e os pretendentes seis mil."

"Em que se parecem os funcionarios, com os papamoscas? Em que estão todos de bôca aberta."

"Quem ataca o governo, nunca safu despachado."

"Cada governamental é um artigo da Carta".

Estas formulas bastam para caracterizar a corrupção da politica portugueza logo nos alvôres do Liberalismo. Os politicos desse tempo não eram melhores que os d'hoje. Lá estava já Rodrigo da Fonseca para dizer: *Cada um sabe de si, Deus sabe de todos, e ai de nós se o povo um dia viesse a saber!* E em matéria de corrupção eleitoral, a mesma raposa manhosa confessava: *os deputados são como as casas: saiem mais baratos depois de feitos.* O *Idolo de Pau*, como recentemente Daudet apelidou o safragio universal, já nesse tempo era simultaneamente, uma virgem corrompida e um factor importante da corrupção moral da sociedade portugueza.

Com tais mestres no passado, com tais exemplos diante de si, como não hão-de os politicos deste mo-

mento sentir-se fortes da sua incompetência, e senhores absolutos do país, e das riquezas do país? Durante os seis ou sete meses que esteve no poder, o governo Alvaro de Castro augmentou os impostos em cerca de 300.000 contos. O improvisado estadista e financeiro Velhinho Correia, declarou ha dias no Parlamento que em pouco tempo tinha já arrancado á Camara — á Nação, é que ele devia dizer... — mais de 40.000 contos; se lá deixassem estar o Governo mais meia duzia de dias, teriamos — deliciosa coisa! — o orçamento equilibrado...

Por aqui se vê a concepção simplista que esta gente possui do que seja equilibrar o orçamento do Estado, e a nenhuma consideração em que tem os interesses do país.

Portugal é lauta bôda,

lôbos famintos, comei!

Comer, comer, comer—eis a preocupação maxima dos nossos governantes. O país lá está a trabalhar para os *orçamentivoros*. E' preciso mais dinheiro? O remédio é simples: augmentam-se os impostos. As clientelas *orçamentivoras* é que não diminuem: e, como Oliveira Martins escreveu, nem os pedintes poderiam contentar-se com o caldo e a brôa das portarias dos conventos; fechados os conventos, o caldo e a brôa, são distribuidos, em mais largas proporções, nas secretarias do Terreiro do Paço. E como os instinctos alimentares são imperiosos e comuns, um quadrupedante qualquer pode vangloriar-se em S. Bento de ter arrancado ao país mais 40.000 contos d'impostos, que ninguém protesta!

E ficaremos simplesmente por aqui? E' vontade do ex-chefe do governo que não. O país, que antigamente não podia nem devia pagar mais, para sustentar as camarilhas monarquicas, hoje, para sustentar as camarilhas republicanas, pode pagar *tudo* quanto ao sustento das mesmas camarilhas seja necessario. E como a voracidade e o numero dos correligionarios augmentam todos os dias, é preciso que todos os dias, tambem, a nação alargue os cordões á bolsa, para pagar. As palavras do ex-chefe do governo, ha dias pronunciadas no Parlamento, são, a este respeito, significativas e claras:

"A Republica, para se defender, tem de fazer uma politica financeira radical e forte".

"E' preciso que se mantenham as auctorisações para a venda da prata, do ouro, e de tudo quanto seja preciso. Venda-se tudo, para não se emitirem notas. Eu cá estou para impellir o governo a essa obra".

"A obra dos que no parlamento impedem a votação dos impostos que propuz, e tem de ser aprovados, é uma obra negativa, esquecendo-se aqueles que a executam de que o parlamento é representante do Estado, e que são os interesses deste que os parlamentares tem que defender.

A fraqueza dos republicanos ante essa acção tem de acabar. O bloco tem a força do numero, e essa é que ha-de imperar.

A votação desses impostos faz parte do programa do bloco, e, por isso, eles tem de ser prontamente aprovados".

O predomínio que nos Bancos e Companhias tem os ricos e os inimigos do regimen tem de passar para as mãos dos republicanos, sendo indispensavel que o Estado republicano intervenha nas repectivas administrações, partilhando dos lucros.

O Estado republicano tem de ser o dominador. E' isso, precisamente. Não se trata de salvar o

país: trata-se de salvar o pão de cada dia. O Estado não se contenta já com a expoliação por via do imposto: o Estado, agora, para cumulo, pretende anichar os seus correligionarios nos Bancos e companhias onde os *ricos* e os *inimigos do regimen* predominam, exigindo tambem compartição nos lucros. Comunismo puro? Evidentemente. Nas promessas, como na linguagem em que essas promessas são feitas. O sr. Alvaro de Castro, a quem sempre faltou a intelligencia, para se mostrar republicano doutrinario, acaba agora de revelar-se como um dos mais perfeitos republicanos da especie *alimentar*.

Irão por diante, tais projectos? Tudo acontece... O homem lá disse; *o bloco tem a força do numero, e essa é que ha-de imperar*. E como o bloco tem a *força do numero* (contra a razão) hão-de manter-se as auctorisações para a venda da prata, do ouro, e de tudo quanto seja preciso... para quê? para que o Estado republicano seja o dominador! E o novo governo, saído duma moção de desconfiança ao governo Alvaro de Castro, votada precisamente contra a sua politica financeira de expoliação e mistificação, vai ser obrigado, pela *força do numero* do tal bloco parlamentar de nulidades, a seguir essa mesma politica já unanimemente condenada? O governo Rodrigues Gaspar continuará a obra do seu antecessor? Onde iremos, nesse caso, parar? O governo Alvaro de Castro tomou conta do poder com a libra a reis 125.000, e deixou-a com ela a 153.500 reis. Não foi nada: em seis mezes, diferença para mais, em cada libra, de 27.600 reis! Encontrou a circulação fiduciaria em 1.419.912.184.800 reis, e deixou-a em reis 1.580.680.023.500. Diferença para mais: 160.767.839.000! Se o novo governo se propõe continuar a obra do seu antecessor, só Deus nos poderá valer!

As Associações Comerciais do país começaram agora o seu protesto contra semelhantes destinos governativos. Que formas energicas e eficazes, porem, esses protestos serão capazes de reverter? Terão eles a força de persuasão sufficiente para convencer os politicos a mudar de rumo? Não o crêmos. Lembrêmo-nos das declarações do sr. Alvaro de Castro: *nós temos a força* (bruta e inconsciente, poderia acrescentar) *do numero, e essa é que ha-de vencer*. Com cabeças e cabeças desta ordem, como será possível um governo de competências?

As reparações alemãs

Segundo a *Gazetta de Voss* a partir de 1928 a Alemanha não poderá pagar os 2.500 milhões de marcos ouro que deve entregar anualmente, segundo o plano dos peritos, e faz alusão á impossibilidade de enviar para o estrangeiro tão importante quantia sem que fiquem comprometidas a industria e o valor da moeda alemã, o que equivale a dizer que os aliados se verão forçados a restringir as suas exigencias.

Referindo-se à soma total que a Alemanha terá de pagar a titulo de reparações, calcula essa importancia em 17.300 milhões de marcos ouro, repartidos pela seguinte forma:

Empréstimos estrangeiros, 800 milhões; producto da venda das acções privilegiadas dos caminhos de ferro do Estado, 500; obrigações industriais, 5.000; obrigações de caminhos de ferro, 11.000 milhões.

Esta consideravel quantia, julga a referida *Gazeta*, que poderia ser amortizada no prazo que fixaram os peritos, á razão de 1.500 milhões de marcos ouro por ano

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 877)

A referida Portaria, tendo imposto, ainda, ás Companhias a *obrigação de aplicar exclusivamente o producto da nova sobretaxa ás melhorias do pessoal*, atendeu não só contra os mais rudimentares direitos que estão previstos nos respectivos contractos e leis vigentes, mas, até,—o que é ainda peor,—contra a auctoridade dos seus dirigentes.

Esta clausula, além de ser humilhante para os Corpos Gerentes das Companhias, tem dado origem, já, a varios actos graves de indisciplina, pela ingerencia—que o Pessoal pretende ter, sob o pretexto implicitamente declarado de fiscalisar que os seus direitos á melhoria não sejam ofendidos—nos actos administrativos.

E é exactamente quando uma onda d'insubordinação cresce e ameaça tudo subverter que, em vez de se dar força e auctoridade aos dirigentes para os auxiliar na manutenção da disciplina, *sem a qual não ha serviço ferroviario que preste*, se deprime a acção dos superiores hierarchicos, esbulhando-os da plenitude da sua acção administrativa em proveito dos inferiores:

Como será possível, assim, manter-se a disciplina?

Vem a pêlo, tambem, advertir que a isenção dos chamados generos de primeira necessidade da sobretaxa maior, só na apparencia favorece o consumidor, pois as empresas ferroviarias são sacrificadas, sem o menor beneficio para ninguem.

Na realidade, a isenção não favorece senão os commerciantes d'esses generos, em prejuizo das receitas da Companhia, porquanto a sobretaxa nas tarifas de transportes só entra como factor minimo no preço d'aquelles generos.

Antes de concluir, o Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta lembra ainda a V. Ex.^a as reclamações e os protestos que já dirigiu anteriormente ao Governo contra as disposições que estão inseridas nos artigos 7 e 8 da Lei n.º 952 de 5 de Março de 1920, e nos Decretos n.ºs 7017 e 7018, que foram publicados em 12 de Outubro do mesmo anno, pelo motivo do Estado, com manifesta e flagrante infração do que está expressamente estabelecido no contracto de concessão de 3 d'Agosto de 1878, pretender apropriar-se de receitas que constituem legitima e exclusiva propriedade da Companhia, conforme o exposto na representação que foi endereçada ao antecessor de V. Ex.^a em 17 de Novembro de 1920.

Por ultimo devemos ainda notar que é um erro decretar uma sobretaxa uniforme para todas as Companhias, sem atenção ás condições, tão diversas, em que elas exercem o seu trafego.

Primeiramente: os encargos das empresas que exploram a via larga não podem equiparar-se aos das que exploram a via reduzida, não só porque as primeiras são forçadas a dispendir somas muito mais elevadas com a aquisição e conservação do seu material fixo e circulante, mas, ainda, porque tem de suportar obrigações muito onerosas de que a via reduzida está isenta, como por exemplo: os serviços internacionales, etc.

Para bem se calcular as sobretaxas diversas, de que deveria fazer-se applicação ás diferentes linhas, a fim de as *egualar* (visto que a egualdade, segundo o conhecido axioma, consiste em tratar desegualmente entidades constituídas em situações diferentes) deveria atender-se, conforme já foi ponderado em officio d'esta Administração de 10 de Setembro ultimo á Ex.^a Direcção da Fiscalisação de Caminhos de ferro:

- a) — ao rendimento anual kilometrico (kilometro via e kilometro trem) de cada empresa;
- b) — ás características do seu trafego;
- c) — ao perfil das varias linhas e condições em que é feita a sua exploração.

Ora, encarada a questão sob este triplice aspecto, logo se verifica que é a Companhia que representamos, aquella, d'entre todas as empresas que exploram a via larga (sem exceptuar os Caminhos de ferro do Estado), a que está em peiores condições:

1.º — por ser a que tem o menor rendimento anual por kilometro via e por kilometro trem, mas com differença muito sensivel em relação a todas as outras empresas de via larga.

Esta inferioridade manifesta-se não só nos comboios de passageiros; mas, ainda, no referente ás mercadorias, pelo facto de abundarem na egião servida pelas suas linhas as mercadorias classificadas de *pobres*, que estão, em grande parte, isentas da sobretaxa maior, pagando sómente a de 200 %.

2.º — pelas enormes dificuldades e encargos resultantes da exploração, devidos ao perfil muito acidentado das suas linhas.

Do exposto resulta que, se a sobretaxa ultimamente decretada é, não só em si, mas nas condições em que o foi, deficientissima para atender ás necessidades do trafego de todas as empresas, essa deficiencia cresce de ponto no que respeita á Companhia da Beira Alta, pelas condições de sensivel inferioridade em que ella se encontra.

Em conclusão: o Conselho d'Administração faz decerto violencia a si proprio ao levar este protesto á

presença de V. Ex.^a. Mas, por outro lado, não pôde esquecer que lhe incumbe defender os interesses dos seus acionistas e obrigacionistas, cruelmente sacrificados desde ha tantos anos, e até os proprios interesses dos clientes da linha e do publico, em geral, arriscados aos mais graves prejuizos pela manutenção da situação actual.

A defeza de todos esses interesses força a Companhia a protestar energicamente contra a denegação de justiça que representa a Portaria n.º 3.759 e, mais ainda, a fazer expressa reserva não só do seu direito a utilizar a faculdade do já citado paragrafo 3.º do art. 38 do seu Contracto (faculdade que, decerto, não foi estipulada para fins platonicos), mas, ainda, do seu direito ás indenisações que inquestionavelmente derivam do facto do Governo ter recusado deferimento ás suas reclamações, baseadas na justiça a mais evidente, colocando-a assim n'uma situação verdadeiramente intoleravel.

Saude e fraternidade

Lisboa, 1 de Novembro de 1923

O Administrador Delegado

(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna

Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comercio e Comunicações.

Caixa de Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1923, o capital da Caixa de Aposentações somava	Escudos	298.988\$75,2
Em 31 de Dezembro de 1922, o mesmo capital era de	Escudos	287.943\$49,1
Augmento em 1923	"	11.045\$26,1

O capital d'esta Caixa estava representado pelos seguintes valores, ao preço do custo:

100 obrigações 4 1/2 0/0 1. ^a serie da Companhia Nacional de Caminhos de ferro	Escudos	6.143\$07
200 obrigações 4 1/2 0/0, 2. ^a serie da mesma Companhia	Escudos	12.539\$80
20 obrigações 3 0/0 1. ^o grau da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta	Escudos	4.650\$51,2
60 obrigações 4 1/2 0/0 do Caminho de ferro da Beira Baixa.	Escudos	4.685\$00
50 obrigações 4 1/2 0/0 2. ^o grau da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes	Escudos	3.700\$00
10 obrigações 6 0/0 do Banco Nacional Ultramarino	Escudos	900\$00
50 obrigações 4 1/2 0/0 ouro do mesmo Banco	Escudos	4.506\$75
200 obrigações nominativas da Companhia das Aguas de Lisboa.	Escudos	11.252\$57
300 obrigações de coupon da mesma Companhia	Escudos	19.450\$37
600 obrigações 6 0/0 serie A da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez	Escudos	41.236\$75
600 obrigações 6 0/0 da Companhia Industrial de Portugal e Colonias Esc.		36.224\$82
150 obrigações 6 1/2 0/0 ouro Emprestimo Governo Portuguez 1923 Esc.		66.692\$29
Escudos		211.981\$93,2
Em conta de deposito á ordem na Casa H. Burnay & C. ^a vencendo juros á razão de 6 0/0 ao ano	Escudos	87.006\$82
Total Escudos		298.988\$75,2

(Continua)



Linhas Espanholas — As receitas [das principais] companhias espanholas desde 1 de Janeiro do corrente ano, são os seguintes:

COMPANHIAS	RECEITAS	Diferença em relação a 1923
Norte	117.120.006,10	+ 4.925.070,17
Madrid a Zaragoza e Alicante	105.408.407,20	+ 4.564.086,29
Andaluzes	23.819.504,36	+ 2.227.504,63
Madrid, Cáceres e Portugal	5.003.982,58	+ 114.526,17
Oeste	3.486.575,03	+ 356.649,95
Medina del Campo a Salamanca	1.040.024,40	— 54.983,90
Sul de España	3.595.457,07	+ 558.342,30

As cifras correspondentes ás companhias do Norte, M. Z. A. e Medina del Campo alcançam até 20 de Maio, as das restantes até 31 do mesmo mez.

— No dia 16 do mez passado foi aberta ao publico a nova linha de Sol-Ventas do Metropolitano de Madrid.

Vão muito adeantados os trabalhos da construção da linha de Puerta del Sol á glorieta de Quevedo.

Linhas Brasileiras. — O Brazil comemorou festivamente no dia 12 do mez findo em Petropolis o septuagessimo aniversario da inauguração da sua primeira linha férrea, a de Maná.

— Segundo o relatorio do exercicio de 1923, a companhia Noroeste do Brazil apresenta, pela primeira vez durante a sua existencia, um saldo positivo que mostra que entrou em franca prosperidade a sua exploração.

Nos tres ultimos anos teve as seguintes receitas:

1921	6.831.307\$412
1922	9.407.965\$264
1923	10.973.454\$982

A despesa do ultimo ano ainda não está apurada, mas o que já está averiguado é que foi inferior á orçamentada de 9.993 contos, havendo portanto, em relação a esta, o saldo minimo de 879.874\$982 o que é bastante apreciavel.

— No dia 8 de junho ultimo foi inaugurado o novo ramal de Montes Claros e os troços de Jequi a Sincorá e S. Bento a Quixada, da Central do Brazil.

Os tres novos troços da rede Bahiana somam ao todo 111 quilometros.

Essas linhas que, partindo, respectivamente, da Central do Brazil, pelo prolongamento do ramal de Montes Claros; de Machado Portela, na rede Bahiana e do prolongamento da Bahia e Minas, para Arassahy, fazem junção, as duas primeiras, em Tremedal, e a terceira, com o referido prolongamento, da Bahia e Minas, ligando-se ao ramal de Montes Claros pela linha Arassahy-Bocayuva.

Bocayuva e Sincorá, pontos até onde vão os trechos que se inauguraram, distam, respectivamente, de Tremedal, 309 e 435 kilometros. Do trecho Affligidos a Buranhem, de que foram inaugurados, o ano passado, 22 kilometros, faltam 32 kilometros.

Para a conclusão da grande obra, e que virá a ser a ligação Rio-Bahia, restam pois, 770 kilometros.

Os trabalhos de construção desses trechos estão sendo executados com toda a regularidade, sendo de esperar que fiquem em breve concluídos, como é desejo do sr. Ministro da Viação.

— A extensão actual da rede da Central do Brasil é de 2.733.467 kms., assim divididos:

Linha do Centro, 1.077.873; ramal de São Paulo (larga), 389.819; ramal de Cambôa (larga) 1.003; ramal de São Diogo (larga), 291; ramal de Dona Clara, (larga), 1.662; ramal do Matadouro (larga), 3.270; ramal de Mangaratiba (larga), 81.185; ramal de Paracambi (larga), 5.216; ramal de Lima Duarte (larga), 22.595; ramal de Piranga (estreita), 6.977; ramal de Paraopeba (larga), 162.128; ramal de Mariana (estreita) 85.019; ramal de Santa Barbara (estreita), 76.312; ramal de Bello Horizonte 14.343; ramal de Montes Claros (estreita), 193.725; Linha auxiliar (estreita), 240.108; Circular, Pavuna (estreita) 4.062; Linha de Portela a Santa Rita de Jacutinga (estreita), 146.679; Linha de Affonso Arinos a Valença (estreita), 59.060; ramal de Lorena e Fiquete (estreita), 17.200; ramal de Diamantina (estreita), 147.500; e Variante de Poá 15.340.

— Vae em breve proceder-se á conclusão dos ramaes de Itajubá a Soledade de Itajubá e de Lavas, entre Carmo da Cachoeira e a cidade de Lavas, e entre Tres Corações e Carmo da Cachoeira, da Rede Sul Mineira, para cujos trabalhos foi autorizada a verba de 7.602.406\$567.

— Deve ser inaugurada ainda este mez a linha electrica de Campos do Jordão.

— A Companhia do Noroeste do Brazil abriu concurso para a compra de diverso material, entre o qual se contam 3 locomotivas "Montain" (4-8-2) de 12 toneladas de tracção e umas 70 de peso total e 48 de peso aderente.

— A receita da Central do Brazil na semana de 7 a 12 de Abril ultimo atingiu a cifra de 3.195.514\$233, considerada como a maior apurada até aquella data.

— Abriu recentemente á exploração o ramal de Angra dos Reis da Estrada de Ferro de Oeste Minas, compreendido entre as estações de Antonio Rocha e Rio Claro.

— Segundo o relatório da Companhia Brazil "Great Southern", as contas relativas á exploração das linhas de Quarany e Itaquí com a extensão de 175, kms 97, e de Itaquí a S. Borba com 123, kms 700, correspondentes ao semestre de 1 de julho a 31 de Dezembro de 1923, dão como receitas na de Quarany a Itaquí 260.411\$710, e despesa 293.955\$239, do que resulta um deficit de 33.453\$520; e na de Itaquí a S. Borba, receita 118.378\$069, despesa 164.430\$639, deficit 46.052\$570.

Caminhos de ferro da Hungria.— Desde o dia 1 do mez, passado os caminhos de ferro do Estado húngaro adotaram o pagamento dos preços de transportes em ouro, o que representa um augmento de 35 a 40 % sobre os preços das tarifas que já eram bastante elevados.

Caminhos de ferro federaes suissos— Segundo o balancete destes caminhos de ferro relativo a 1923, tiveram uma receita liquida de 3.600.000 francos. As receitas brutas atingiram quasi 367 milhões de francos, as despesas cerca de 260 milhões, e portanto a receita bruta de 107 milhões.

Linhas russas— Foi solenemente inaugurada a nova linha férrea de Bakú a Julfa, que liga o sistema ferro-viario russo com os caminhos de ferro persas e turcos. Este melhoramento é, geralmente, considerado de grande importancia para o intercambio comercial e estreitamento de relações entre os tres paizes.

Estados Unidos da America— Segundo as ultimas estatisticas dos Caminhos de ferro dos Estados Unidos, desde 1 de Janeiro a 15 de Agosto de 1923, as diferentes companhias de caminhos de ferro estabelecidas em Nova York puzeram em circulação 2934 locomotivas e 3374 vagões de mercadorias, tudo material novo.

Caminhos de ferro sul-Americanos— Foi inaugurada no mez passado a linha férrea que liga Buenos Aires á capital da Bolivia, La Paz.

A partir de Buenos Aires, na bitola de 1 metro até La Quiaca, cidade da fronteira Argentina, estendendo-se 1.795 kilometros; dahi até La Paz, mais 691 kilometros.

Os jornaes argentinos referem-se a este facto com grande entusiasmo assegurando um grande desenvolvimento ás relações commerciaes entre os paizes banhados pelo Pacifico.

Buenos Aires está agora ligada a tres portos do Pacifico, da seguinte maneira:

A *Antafogasta*, no Chile— Buenos Aires-La Quiaca, 1.795 kms.; La Quiaca-Uyuni, 204; Uyuni-Antofagasta, 612; total, 2.701 kilometros.

A *Arica*, no Chile— Buenos Aires-La Quiaca, 1.795 kms.; La Quiaca-Uyuni, 294; Uyuni-Viacha, 915; Viacha-Arica, 416; total, 3.020 kilometros;

A *Mollendo*, no Perú, através do lago Titicaca; Buenos Aires-Viacha, 2.604 kms.; de Viacha a Mollendo, inclusivé a navegação do lago Titicaca, 829; total, 3.433 kilometros.

A ligação de Buenos Aires com Lima, capital do Perú, depende da terminação de um trecho com uns 400 kilometros.

Linhas mexicanas— No exercicio de 1922-23 os caminhos de ferro do Mexico tiveram um deficit de 23.290.000 pesos. Eesde que o Estado chamou a si a exploração das linhas ferreas o deficit atinge a cifra de 239.497.316.

D. Henrique de la Torre

Foi nomeado Sub-chefe do Serviço do Trafego da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, o illustre Director do nosso colega de Madrid *Gaceta de los Caminos de Hierro*, o Sr. D. Henrique de la Torre.

D. Henrique de la Torre que ainda ha mezes foi agraciado pelo seu governo com a cruz de Affonso XII, como prémio á sua valiosa acção como publicista ferroviario, acaba de ser consagrado tambem pela Companhia do Norte que, escolhendo-o para o desempenho de um elevado cargo a que só ascendem as primeiras figuras do ferroviarismo, praticou um acto, não só de justiça, digno de louvor, como de boa administração, dada a competencia excepcional do nomeado que, graças unicamente ao seu muito valor, alcançou, — como diz a *Gaceta*— o generalato da sua profissão passando por todos os postos.

Ao nosso illustre colega hespanhol d'aqui enviamos as nossas sinceras felicitações.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Faltando a um dos nossos antigos assignantes, para encadernar a sua coleção o n.º 463 desta Gazeta de 1 de Abril de 1907, rogamos a fineza de algum assignante a quem ele não faça falta a fineza de o ceder, vendendo-o a esta Administração.

Relatorio sobre as principais causas da alta dos preços

O *Boletim de Previdência Social*, interessante publicação do Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Social, referente ao segundo semestre de 1923, insere entre outros valiosos elementos de apreciação da industria de seguros sociais e da situação económica do operariado português, um magnifico trabalho sob a epigrafe acima, da autoria do Sr. Andrade Saraiva, vogal da comissão incumbida de estudar as causas da carestia da vida, que julgamos digno de ser lido e meditado por quantos se preocupam com a nossa situação económica; e como, certamente, a maioria dos nossos leitores não têm à mão o referido *Boletim*, com a devida venia a seguir o transcrevemos.

Em todos os países aliados os preços têm descido depois da guerra; entre nós, pelo contrario, têm subido progressivamente. Todavia Portugal não foi um país vencido e sujeito a indemnizações, como a Alemanha e a Austria, nem se operou nele nenhuma transformação social como na Russia e possui, com as suas colónias, recursos económicos como poucos.

Portanto a nossa crise económica, manifestada pela alta progressiva dos preços e pela depressão cambial, representa uma anomalia que não pode ser explicada pelo jogo natural das chamadas leis económicas.

Como base de estudo e discussão vou apresentar resumidamente as principais causas a que, em meu entender, se deve attribuir a alta dos preços em Portugal.

1.ª — A desvalorização da nossa moeda

A desvalorização da nossa moeda, representada pelo agravamento cambial, é hoje a determinante principal da alta dos preços.

A desvalorização da moeda, em relação ao valor dos productos de primeira necessidade, é um fenómeno geral que se vem observando através dos séculos em todos os países. Assim há seis séculos comprava-se um alqueire de trigo por um vintém, há um século por um ou dois tostões; há oito anos por \$80, e outros géneros em proporção. Esta desvalorização lenta e geral da moeda exerce até uma influência benéfica na vida económica dos povos, porque ajuda a libertar as gerações presentes das usuras do passado. Mas quando a desvalorização se opera por uma firma repentina, como succedeu entre nós depois de 1918, ela determina uma perturbação económica geral e um desequilíbrio na situação de todas as classes sociais.

Em quatro anos a nossa moeda tem sido reduzida à décima parte do valor que tinha ao terminar a guerra.

Mas dizer que os preços subiram, porque a moeda se desvalorizou ou o câmbio subiu, o mesmo é dizer que uma criatura está doente porque tem febre. A desvalorização da moeda ou alta cambial são apenas manifestações da crise e não as suas verdadeiras causas.

Portanto, o que sobre tudo importa é saber quais os motivos que determinam essa desvalorização.

Em meu entender, as principais causas da desvalorização da nossa moeda são as seguintes:

O aumento sucessivo da circulação fiduciária. — O valor das notas em circulação em 1914 regulava por 83.000 contos, hoje deve elevar-se a cerca de 1.000.000 contos. Em oito anos o nosso meio circulante fiduciário aumentou 12 vezes! Semelhante facto não podia deixar de influir poderosamente na desvalorização da nossa moeda e correspondente aumento dos preços. O aumento sucessivo da circulação fiduciária foi principalmente devido à falta de actualização dos impostos.

Durante a guerra os Governos evitaram por todas as formas aumentar os impostos ou simplesmente actualizá-los, para evitar descontentamentos e possíveis perturbações. Depois da guerra, devido à instabilidade governamental, ao enfraquecimento do poder público, à falta de espírito de sacrifício colectivo e ao excesso de egoísmo, o Estado não pôde também actualizá-los; de forma que teve de correr ao expediente desastroso e illusório de aumentar a circulação fiduciária para suprir a falta de receitas. E por cada nova emissão de notas que fazia ou autorizava, o Estado diminuía o valor real dos impostos estabelecidos, na proporção

em que se desvalorizava a moeda! De forma que com o aumento da circulação fiduciária o Estado só conseguiu na realidade fazer uma grande redução dos impostos, pois antes da aprovação das últimas leis tributárias os contribuintes em geral não pagavam um terço do valor real que pagavam em 1914, em que as receitas regulavam por 80.000 contos, que corresponderiam actualmente a mais de 900.000 contos.

Se o Estado tivesse actualizado os impostos, a elevação dos preços nunca teria atingido as proporções a que chegaram. Por outro lado, a própria elevação dos preços determinava também o aumento da circulação fiduciária, visto que as transacções exigiam uma massa monetária ou circulante muito superior. De forma que o aumento da circulação fiduciária, sendo uma das principais causas da desvalorização da moeda e da subida dos preços é também até certo ponto uma consequência destes.

Mas a desvalorização da nossa moeda, em relação ao preço dos productos e às moedas estrangeiras, não pode attribuir-se apenas ao aumento da circulação fiduciária, visto que esta aumentou apenas 12 vezes ao passo que os preços e o câmbio têm subido 15 a 20 vezes.

Nota-se ainda que o aumento de 12 vezes na circulação fiduciária não devia importar um aumento igual nos preços, visto que de 1914 para cá também devia ter havido algum aumento nas transacções.

Em relação ao preço dos productos e da subida do câmbio, a circulação actual de 1.000.000 contos, corresponde a muito menos dos 83.000 contos de 1914, o que significa que o nosso meio circulante já é deficiente para as transacções aos preços por que actualmente são feitas. E este facto revela-se bem na maior dificuldade que há em obter capitais e no aumento extraordinário da taxa do juro.

E se o Estado puser ponto no aumento da emissão de notas de Banco, pareceria fora de dúvida que os preços se não poderão aguentar muito tempo na elevação em que se encontram e terão de baixar até o nível correspondente ao aumento da nossa circulação fiduciária, isto é, cerca de 10 a 12 vezes o que eram em 1914.

Portanto, a primeira condição que actualmente é necessária para estabilizar os preços e os fazer retrogradar é não emitir nem mais uma nota. Os capitais rarearão, os assambracadores não poderão alargar as suas aquisições, a procura dos productos diminuirá, e o preço terá de descer, porque os preços vão muito além do que comporta a nossa circulação fiduciária, cerca de 40 por cento.

O aumento dos preços até 10 ou 12 vezes em relação a 1914 pode-se considerar normal, ou apenas nominal, visto que a nossa circulação fiduciária aumentou cerca de 12 vezes e não pode pretender-se que a libra ouro ou moeda forte tenha hoje o mesmo valor, quando existe 1.000.000 contos de notas em circulação, que tinha em 1914 em que circulavam apenas 83.000 contos de papel moeda.

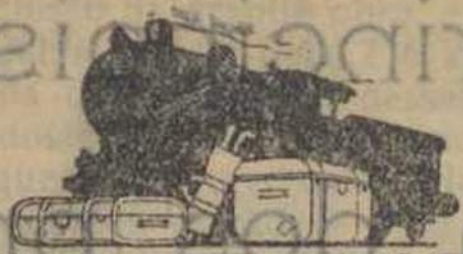
A libra ao par, por 4\$50, só pode admitir-se em regime de notas convertíveis, mas em regime de papel moeda inconvertível e sem limite de emissão, pretender que a libra volte ao par a 4\$50 é uma puerilidade. Em face do aumento da nossa circulação fiduciária, poder-se há considerar realmente ao par quando a libra descer a cerca de 60\$. Dentro destes limites os preços poderão considerar normais em face da formidável quantidade de papel moeda que tem sido emitido; e o seu aumento seria apenas nominal ou aparente, isto é, o resultado da desvalorização da nossa moeda e não do aumento real do valor ou preço dos productos.

Este aumento nominal dos preços nenhum mal acarretaria se a produção não sofresse com isso, e os rendimentos, ordenados e salários de todas as classes subissem paralelamente.

Assistiríamos apenas a uma corrida vã de preços, salários e ordenados. Mas infelizmente esta corrida não é igual e paralela para todas as classes e individuos, succedendo que uns ficam retardados, outros são atropelados e esmagados pelos mais favorecidos, mais expeditos ou menos escrupulosos.

O mal está nesta perturbação e desequilíbrio da situação económica das diferentes classes, resultante da desigualdade no avanço dos réditos de cada uma.

(Continua)



VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de adubos em trânsito para Espanha

Por despacho ministerial de 5 deste mez foi determinada a applicação da tabela 15 da tarifa especial n.º 1 de p. v., aos transportes de adubos das estações dos Caminhos de Ferro do Estado, (M. D. e S. S.) em trânsito por Portugal, com destino ás estações da linha espanhola de Salamanca à Fronteira de Portugal.



A produção mundial do petróleo

As cifras que abaixo publicamos representam a produção do petróleo em todo o mundo nos anos de 1921 a 1923:

	1923	1922	1921
Estados Unidos.....	735.000.000	557.030.000	472.083.000
México.....	149.472.000	180.278.000	193.397.587
Rússia.....	38.167.000	32.966.000	29.150.000
Persia.....	25.000.000	21.009.000	16.672.540
Índias holandesas.....	15.000.000	16.720.000	10.950.105
Romania.....	10.800.000	9.803.000	8.328.000
Índia.....	7.575.000	7.700.000	8.000.000
Perú.....	6.370.000	5.314.000	3.099.280
Polónia.....	5.000.000	5.227.000	5.167.000
Sarawak.....	3.887.000	2.849.000	1.411.000
Venezuela.....	3.800.000	2.201.000	1.433.000
Argentina.....	3.250.000	3.008.000	1.747.410
Trindade.....	3.087.000	2.445.000	2.304.000
Japão.....	1.695.000	2.042.000	2.447.000
Egipto.....	1.037.000	1.188.000	1.055.000
França.....	500.000	496.000	392.000
Colombia.....	426.000	323.000	"
Alemanha.....	354.000	319.000	200.000
Canadá.....	175.000	170.000	190.338
Tcheco-slováquia.....	100.000	120.000	"
Italia.....	32.000	31.000	34.400
Argélia.....	9.000	9.000	2.688
Inglaterra.....	1.000	1.000	"
Outros países.....	200.000	100.000	2.652
	1.010.995.000	854.809.000	765.065.000

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Acaba de sair a 5.ª edição do *Manual do Viajante em Portugal* do nosso falecido director L. de Mendonça e Costa.

Esta edição está completamente actualizada por Carlos d'Ornellas, tendo mais de 200 paginas de texto e perto de 30 mapas diversos.

Pedidos a esta redacção.



PARTE OFFICIAL

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo ministro interino, do Comércio e Comunicações, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas, Administração Geral dos Correios e Telégrafos e Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, aprovar na generalidade o projecto de electificação do Caminho de Ferro do Cal do Soiré-Cascaes, apresentado pela Sociedade Estoril, em 21 de Janeiro do corrente ano, sob as seguintes condições:

1.ª A execução dos trabalhos a levar a efeito no traço comprehendido entre a estação do Cal do Soiré (agulha de saída) e Alcantara-Mar, fica dependente da rectificação do traçado, que for definitivamente aprovado, e pois do parecer da comissão nomeada por portaria de 5 do corrente, para este estudo;

2.ª Quanto ao detalhe de execução fica a empresa subordinada ás prescrições da fiscalização do Governo que será exercida de comum acordo pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos e Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.

Paços do Governo da República, - 24 de Junho de 1924 - O Ministro, interino, do Comércio e Comunicações, — **Holder Armando dos Santos Ribeiro**.

Atendendo ao pedido da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses e ao parecer do Conselho Superior de Obras Publicas: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que seja declarada sobrance a parcela de terreno, com a área de 310 metros quadrados, situada junto da estação de Braço de Prata, com a condição de a mesma Companhia, em caso de alienação, construir o respectivo muro de vedação, com a altura minima de 2 metros.

Paços do Governo da República, - 21 de Junho de 1924 - O Ministro do Comércio e Comunicações, — **Nuno Simões**.

Um novo combustivel

Preocupa-se actualmente o governo austriaco com a exploração de um invento de grande importancia.

Um quimico alemão inventou um processo para extrair dos residuos da hulha, do coke e de outros productos secundarios uma essencia sintética que apenas difere da gasolina pelo cheiro e coloração.

A composição quimica do novo producto é absolutamente identica á da essencia mineral.

Esse novo processo, que vae revolucionar a tecnica, tornando o uso do combustivel muito economico, principalmente nos motores de explosão, já obteve patente de invenção em quase todos os países.

O governo austriaco deliberou explorar o processo em larga escala nas fabricas de Wollersdorf os proprietarios actuaes dessas e outros capitalistas participarão do negocio.

As reservas metálicas no Banco de França

A 22 de Dezembro de 1923, as reservas metálicas totaes do Banco de França elevavam-se a francos 5.836.603.000, ou seja um aumento de 12.843.000 francos sobre o ano precedente.

O encaixe ouro aumentou de 5.586.000 francos e o encaixe prata de 7.257.000 francos.



PARTE FINANCEIRA

NOTAS SOBRE A CARTEIRA COMERCIAL

Demos noutro logar a nota de quanto subiram o cambio e a circulação fiduciária nos ultimos mezes, — durante o governo Alvaro de Castro. Lembremos aqui que, apesar desse enorme aumento da circulação fiduciária, o commercio continua a lutar com as maiores dificuldades para efectuar as suas transacções habituais. Ascrentem-se a essas dificuldades as dificuldades que resultam do grave problema das transferencias das colonias para a metropole, e ter-se-ha uma ideia exacta do momento angustioso que o commercio atravessa.

... Ora, neste momento, quando para aí se barafusta contra as forças vivas, accusando-as de quererem novos aumentos da circulação fiduciária, é conveniente transcrever para aqui os dados ultimamente fornecidos pelo Boletim Commercial e Financeiro (n.º 245 do 1.º ano), e que demonstram claramente que os successivos aumentos da circulação fiduciária não tem aproveitamento ao commercio, mas sim ao Estado. O Estado é quem desvaloriza sistematicamente a moeda, pelo constante recurso á inflação, para satisfazer as suas despesas inúteis e exorbitantes.

Diz o Boletim:

«O valor da carteira commercial do Banco de Portugal nos ultimos dez annos, uma vez que se tome em conta o desvio das funções proprias que se deu á moeda, fornece algumas indicações sobre o estado actual da nossa economia, as quaes não podem ser indiferentes ao meio commercial.

«Assim, juntando as importancias das letras descontadas e das tomadas sobre o paiz, temos o seguinte quadro:

Anos	Letras descontadas e letras ao paiz	Diferenças annuas
	Contos	Contos
1914	93.868	—
1915	77.824	— 16.044
1916	90.807	+ 12.983
1917	111.670	+ 20.863
1918	223.613	+ 111.943
1919	248.191	+ 24.578
1920	642.167	+ 393.976
1921	631.583	— 10.584
1922	847.422	+ 215.839
1923	1.352.166	+ 504.744

«Vê-se pois que o movimento da carteira commercial só deixou de augmentar nos annos de 1915 e 1921, baixando respectivamente, nos annos em relação ao anno anterior, 16.044 contos e 10.584 contos. O augmento que houve neste movimento, entre os annos de 1914 e 1923, foi de 1.258.298 contos.

Mas, admitindo que os valores representados pelo movimento da carteira commercial em 1923, apenas subiram de preço cerca de 20 vezes comparativamente a 1914, vemos que a verba de 1.352.166 contos, fica reduzida a 67.608 contos, ou seja uma diferença para menos de 26.260 contos em relação ao movimento da carteira em 1914, que foi de 93.868 contos.

«Nota-se que o augmento não teve por origem a criação de novos valores, e foi unicamente necessario para se poder continuar o movimento dos que já existiam em 1914 e com a agravante de alguns desses valores terem sido destruidos, como indica a diferença de 26.260 contos acima encontrada.

«Mas foi o commercio que primitivamente se dirigiu ao Banco de Portugal para este lhe descontar e tomar as suas letras, as quaes, como se vê, tem representado apenas o augmento de preços e não o da quantidade de mercadorias?

«Pode dizer-se afoitamente que não: e basta a comparação dos augmentos da circulação fiduciária e dos debitos do Tesouro ao Banco de Portugal, durante o mesmo periodo, para se ver a nenhuma culpa que o commercio tem n'estes factos.

Anos	Augmento da circulação fiduciária em cada anno	Augmento do debitos do Tesouro do Banco de Portugal em cada anno
	Contos	Contos
1915	18.561	22.144
1916	25.358	22.536
1917	52.754	37.355
1918	80.703	65.890
1919	96.793	91.940
1920	240.375	186.317
1921	125.898	139.765
1922	317.213	286.637
1923	365.799	401.312
	1.323.454	1.253.896

Assim, vê-se que do augmento de 1.323.454 contos, que teve a circulação fiduciária entre 1914 e 1923, apenas 69.558 contos

deixaram de passar pelo Tesouro publico, antes de seguirem para o movimento commercial. Todas as outras quantias vieram para o giro commercial por intermedio do Tesouro publico, e, como não representavam novos valores, o seu efeito foi augmentar o preço dos existentes, resultando de aqui forçosamente o acrescimo da importancia da carteira commercial.

«Quando pois se queiram attribuir ao commercio as culpas do augmento da circulação fiduciária devim antes comparar-se estes numeros; por eles se vê bem a injustiça de semelhante accusação.

Outro facto que comprova esta asserção é que o movimento da carteira commercial foi em alguns annos inferior ao augmento da circulação fiduciária; e n'outros pouco excedeu esse augmento, como se vê pelo quadro seguinte:

Anos	Augmento da circulação fiduciária relativamente a 1914	Movimento da Carteira Commercial
	Contos	Contos
1915	18.561	77.824
1916	43.319	90.807
1917	96.673	111.670
1918	177.376	223.613
1919	274.169	248.191
1920	514.544	642.167
1921	640.443	631.586
1922	957.655	847.422
1923	1.323.454	1.352.166

«Assim, á medida que os annos decorrem após o inicio da guerra em 1914, o augmento da circulação fiduciária vae-se aproximando do movimento da carteira commercial, a ponto do primeiro se tornar superior ao segundo nos annos de 1919, 1921 e 1922. No anno de 1923, apesar da grande crise monetária que se manifestou, o excesso do movimento da carteira commercial sobre o augmento da circulação fiduciária em relação a 1914, foi apenas de 28.712 contos.

«Somos pois levados á seguinte conclusão: que, a não se admitir a hipótese duma baixa importante na quantidade de mercadorias actualmente existentes, relativamente a 1914, o commercio não tem recorrido ao Banco Emissor por forma a que se lhe possa attribuir a minima culpa no augmento da circulação fiduciária, parecendo antes que, em muitos casos ha importantes compensações de valores dispensando a intervenção da moeda.

Augusto da Costa

Conselho Superior de Caminhos de Ferro de Hespanha

No dia 20 de Maio ultimo teve logar a ultima reunião deste Conselho para a discussão e aprovação do projecto da nova Regulamentação Ferroviária.

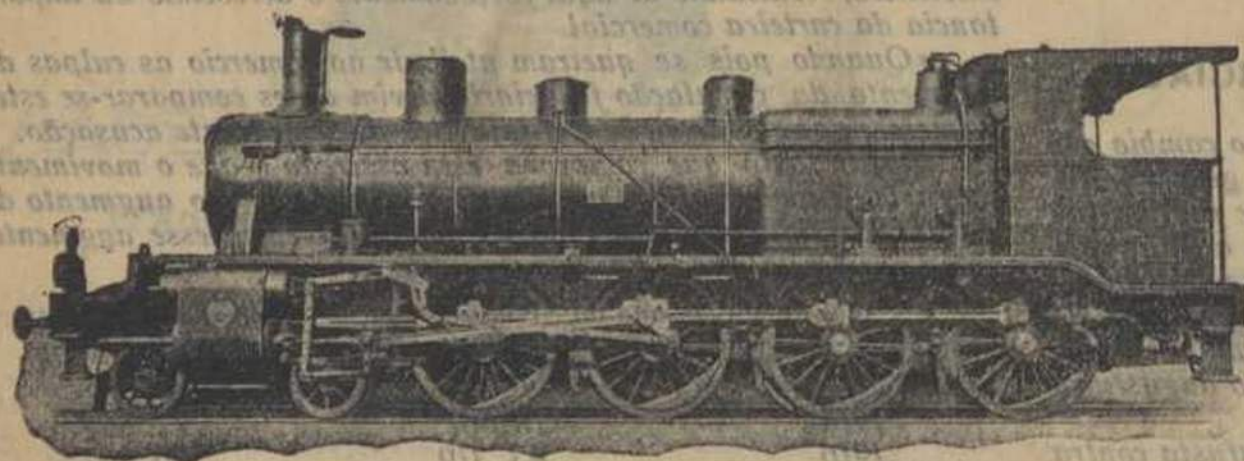
Da noticia que sobre o assunto publica a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, recortamos as seguintes palavras:

«O trabalho realizado pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro merece os louvores do país. Todos e cada um dos membros que o constituíram rivalizaram na defeza dos interesses que representam. Porem acima dos seus pontos de vista particulares, esteve sempre o amor e o patriotismo. Daí resultará que nessa obra de conjuncto, tão contraposta de interesses, predominará sempre a equidade e o bom senso.

«Impunha-o assim a transcendencia do problema depositado nas mãos do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Graças a esse bom senso, ou para melhor dizer, a esse sentimento do dever que presidiu no espirito de todos os membros do Conselho, se chegou por alguns ou talvez por todos eles, ao sacrificio de conveniencia particular ao interesse do publico.

«Agora o Directório Militar dará a ultima palavra. E' de crer, dada a sua actividade, que não demore a resolução. A Hespanha exige mais esse esforço dos generaes que o formam. O problema ferroviário, junto ao de Marrocos, formavam uma barreira inacessível aos anteriores governos, ha bastantes annos. Mesmo que outras questões não fossem resolvidas pelo Directório, sendo o estas duas, só por si o tornavam credor da gratidão nacional.

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente a de 1904, faliando 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 Grèze (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

Vago

Contas	Contas
1914	1.322.100
1915	1.322.100
1916	1.322.100
1917	1.322.100
1918	1.322.100
1919	1.322.100
1920	1.322.100
1921	1.322.100
1922	1.322.100
1923	1.322.100

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

WESTINGHOUSE

ETABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MÊCANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisterna — Vagões-tons. — Tenders. — Peças de sobreceleste.

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

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-RU-PONT

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

Séde LARGO DE S. JULIÃO, 1.º