

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 906

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata - Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Representantes: - em Espanha, Henrique de La Torre, Cuzsta de Santo Domingó, 13 - HORTA (Açores) Manoel da Camara Velho de Melo Cabral

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Outubro de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
Manoel d. Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTES NUMEROS

Caminhos de Ferro do Estado — 2.º e 4.º aditamentos á classificação geral de mercadorias, Aviso ao Público.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — 1.º aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande velocidade. — 6.º aditamento á Classificação Geral. — Pequena velocidade.

SUMMÁRIO

Reducção das sobretaxas, por J. Fernando de Sousa Pag. 271

A velocidade nos combóios.	275
Linhas Estrangeiras	275
Confusão ferroviária.	276
Viagens e Transportes	277
Publicações recebidas	277
A instrução dos ferroviários na India Inglesa.	278
Curso de cambios comparados	278
Parte oficial.	279
Comp. Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório)	280

REDUCÇÃO DAS SOBRETAXAS

por J. FERNANDO DE SOUZA

PUBLICAMOS hoje a representação dirigida pelas Companhias de Caminhos de Ferro ao Governo, ponderando que as sobretaxas em vigor não podem nem devem ser por agora reduzidas.

E' um documento sobremodo elucidativo, que põe em relevo a noção das tarifas e os principios economicos e juridicos que devem presidir á sua fixação.

E' d'esperar que as judiciosas ponderações das Companhias sejam tidas pelo Governo na devida conta

Ex.^{mo} Snr. Ministro do Comercio e Comunicações:

Tem vindo a publico a insistente noticia de que o Governo tenciona reduzir os multiplicadores que hoje se applicam ás tarifas de caminhos de ferro em harmonia com os decretos n.ºs 9.551 e 9.552 de 28 de Março de 1924, procurando assim reduzir o custo da vida. Chegou-se mesmo a afirmar que essa redução figuraria no decreto de autorisação das despesas publicas por duodecimos.

A possivel iminencia de tão grave procedimento leva pois as Direcções das Companhias concessionarias ou exploradoras de caminhos de ferro do continente a expôr detidamente a V. Ex.^a reflexões em que lembrem os principios economicos que regem o estabelecimento das tarifas e a situação juridica das Companhias, que uma redução imposta pelo Governo, alheia á sua iniciativa ou sem ao menos serem ouvidas, affectaria profundamente, violando os seus direitos e ferindo os seus legitimos interesses, sem vantagem, antes com prejuizo, da economia geral.

O preço dos transportes por caminhos de ferro, fixado por forma generica em tarifas, — tipos de contracto, que se applicam a todos os casos individuaes similares, sem arbitrio nem favor —, pode oscilar entre dois limites: o *maximo*, representado pelo valor

economico do transporte, diferença do valôr da mercadoria entre dois mercados, que incita a faze-lo, e o *minimo* equivalente ao que se chama *custo parcial do transporte* ou á despeza d'exploração que um transporte superveniente determina e abaixo do qual essa operação se faria com prejuizo. O preço de transporte abrange dois elementos economicamente distinctos: as despesas d'exploração, que se designam sumariamente como *transporte* e a remuneração do capital, que se convencionou chamar *portagem*. Ao invéz do transporte, que pouco oscila em torno de um preço medio, a portagem cobravel varia com a riqueza da mercadoria e com o valor economico do transporte, resultante das vantagens obtidas pela sua realisação.

Pode a soma das portagens não atingir a cifra necessaria para a justa remuneração do capital immobilizado na linha e material circulante, sem que haja possibilidade de a ela a egualar, porque seria excedido o limite *maximo* das tarifas, representado pelo valor economico do transporte e este portanto impedido. Emquanto o não exceda, porem, as empresas teem incontestavel direito de elevar as tarifas *fazendo pagar* (segundo a forma lapidar de Colson, o economista que mais autorisadamente tem versado esta materia) *a cada mercadoria ou passageiro tudo quanto pode pagar, sem pedir a nenhum mais que o que pode pagar*.

Para se atingir com a possivel aproximação este resultado, multiplicam-se as tarifas, estabelecem-se n'elas varias series, recorre-se a artificios de diferenciação que tenham em conta as complexas condições do problema e façam variar a portagem segundo o valor economico do transporte. Essa tarefa delicada, que só se leva a cabo mediante aturado estudo e exa-

me dos mercados e exigencias da produção e do comércio e que as empresas confiam aos seus serviços especializados de caracter comercial, exclue o empirismo arbitrario de formulas genericas rigidamente inadaptables á realidade economica.

As reduções de tarifas abaixo do limite imposto pelo valor economico de transportes não influem nestes transportes; apenas modificam a divisão do lucro entre o publico e a empresa, que vê cerceada a remuneração do capital a que tem jus.

Só quando todo o capital esteja amortizado, ou que os lucros das empresas excedam a justa remuneração de aquelle, tem cabimento reduções de tarifas, quando se não prefira aplicar esses excessos de receita ao desenvolvimento da rede e á construção de linhas complementares, o que é mais consentaneo com o interesse geral.

Se o capital não é remunerado, a iniciativa particular retrae-se e foge da construção de novas linhas ferreas, que só pesados sacrificios do Thesouro tornam possivel.

Os paizes que tem a clara visão de tão momentoso problema e confiaram a construção e exploração dos seus caminhos de ferro a empresas, procuram robustecer-lhes o credito, assegurando-lhes a justa remuneração do capital. Não só lhes dão subvenções de construção ou garantias de juro sempre que são necessarias, como nas revisões de contractos que as circunstancias aconselham garantem o dividendo das acções, respeitando os direitos adquiridos e consolidando a situação financeira das companhias. Assim vimos ainda ultimamente proceder a França, a Inglaterra, os Estados Unidos, por ocasião da guerra. D'essa criteriosa orientação resultou o éxito das emissões feitas pelas companhias francezas para a reconstituição dos estragos que a guerra causara nas suas rédes.

Em que situação juridica se encontram as Companhias entre nós? Que direitos lhes assistem relativamente á fixação das tarifas? Até que ponto pode intervir e legitimamente n'ela o Estado?

Os nossos caminhos de ferro fazem parte do dominio publico. Destinados a assegurar um serviço publico de transportes, constituem, pela natureza das coisas, um monopolio e encontram-se temporariamente concedidos a empresas cujos direitos e deveres constam da lei geral e das clausulas dos respectivos contractos.

Desde o inicio da nossa legislação ferroviaria se partiu do principio de que elas tem jus á remuneração do capital e para a obter fixam os preços de transporte sob a fiscalisação do Govêrno, destinada a salvaguardar o interesse publico e a cohibir possiveis abusos. Pertence-lhes pois a iniciativa em materia de tarifas.

Assim, no contracto de concessão da linha de Lisboa á fronteira, celebrado com Hardy Hislop em 11 de Maio de 1853, figuram os preceitos seguintes:

Art.º 56.º — Para indenisar a Companhia das despesas a que se obriga, o governo lhe concede por todo o prazo da concessão, autorisação para receber pelo

transporte dos viajantes e gados, mercadorias e quaisquer objectos, os direitos cujo maximo vae estipulado nas tarifas adiante exaradas.

Art.º 59.º — As tarifas estipuladas estabelecem só os máximos, ficando á Companhia a faculdade de os reduzir no interesse do commercio e da industria de accordo com o Govêrno.

Fixava-se pois, como em França, as chamadas *tarifas legaes*, limite maximo dos preços de transporte, julgadas suficientes para assegurar a remuneração do capital. A' empresa assistia a faculdade, não a obrigação, de as reduzir conforme as circunstancias economicas mediante aprovação.

A iniciativa das reduções a ela pertencia e não ao Govêrno.

Esse criterio fundamental foi seguido nos contractos subsequentes, Assim, no de 12 de Setembro de 1859 das linhas do Norte e Leste fixaram-se tarifas maximas provisórias, sujeitas a revisão por accordo com o Govêrno, não só no fim da construcção, como no de cada periodo de cinco anos. Na falta de accordo vigorariam as tarifas legaes francezas. As taxas de despesas accessorias são igualmente fixadas pela empresa.

Ao Govêrno assiste o direito de redução de tarifas por uma lei, garantindo porem á empresa o producto bruto do ultimo ano e o augmento progressivo, conforme se deduza do ultimo quinquenio. (Artigos 44 e 46).

Disposições analogas se encontram nos contractos de 3 de janeiro de 1860, das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja; de 21 de Abril de 1864, das do Barreiro a Vendas Novas e prolongamentos das linhas do Sul e Sueste á fronteira, ao Algarve e ao Crato; de 3 de Agosto de 1878, da linha da Beira Alta; de 10 de Julho de 1882, da de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

Nas concessões das linhas do Porto á Pova e Falmalhão e da Trofa a Guimarães, feitas, não por contractos, mas por decretos de 19 de Junho de 1873 e 19 de Dezembro de 1876 para o primeiro e de 16 de Abril de 1879 para o segundo, nenhum preceito figura sobre tarifas; apenas se declara que os concessionarios ficam sujeitos ás leis e tribunaes do paiz.

Ora a lei geral de caminhos de ferro, representada pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, explanado no regulamento de 11 de Abril de 1868, prescreve no artigo 19 d'aquelle decreto, que as empresas são consideradas *recoveiros*, tendo pois os direitos e obrigações d'estes exarados no codigo comercial, entre os quaes figura o de fixarem a justa remuneração do serviço prestado. Os artigos 44.º, 45.º e 46.º do regulamento de 1868 prescreveu a previa aprovação do Govêrno para as tarifas, que são pois da iniciativa das empresas.

Nos casos em que foi dada a garantia de juro, o Govêrno reservou para si o direito de decretar as tarifas (contractos de 23 de Novembro de 1883 da linha de Torres-Figueira-Alfarelos, de 29 de julho de 1885 da da Beira Baixa, de 30 de Julho de 1884 da de Foz-Tua a Mirandela, de 29 de Julho de 1885 de

Santa Comba a'izeu, de 19 de Abril de 1902 de Mirandela a Bragança, de 23 de Agosto de 1918 adicional ao de 7 de Fevereiro de 1907 do Vale do Vouga) mas esse direito cessa com o abono do complemento do juro garantido.

Mesmo nas linhas com garantia de juro o Governo não tem usado do direito que se arrogara e deixou prudentemente ás empresas a iniciativa em materia de tarifas.

Tal foi, até 1915, o regimen em vigor, sob o qual, apenas duas Companhias lograram dar regular dividendo ás suas acções.

Sobreveiu a guerra e o consequente encarecimento da exploração, agravado pela desvalorisação da moeda. Tornou-se cada vez mais critica a situação das Companhias, que mal conseguiam ocorrer ás despesas d'exploração e se viam quasi todas impossibilitadas de solver os encargos das obrigações.

Era inegavel o seu direito de actualisar as taxas das tarifas em harmonia com a desvalorisação da moeda. Subia, com a elevação geral de preços, o valor nominal do transporte, mas as taxas ficavam invariaveis, reduzidas quasi a uma das parcelas: o respectivo custo d'exploração, nada ficando para a outra, a portagem, e anulando-se assim a possibilidade de remuneração do capital!

São classificadas como recoveiros as empresas e quando todos os outros recoveiros, terrestres e maritimos, levantavam os seus preços, os d'elas ficavam inalteraveis apesar de expressos em moeda desvalorizada!

Ao mesmo tempo o pessoal, assoberbado pelo encarecimento do custo da vida, reclamava melhoria de vencimentos e salarios.

Desde 1915 só á custa de porfiadas diligencias conseguiram as Companhias autorisação para cobrarem sobretaxas, que começaram em 10 % em 1915 com o cambio sobre Londres a 36 5/8. D'elas foram isentas varias mercadorias. Os augmentos successivos foram os seguintes, sempre inferiores á actualisação das taxas da moeda:

Sobretaxas	Datas	Cambios sobre Londres
25 %	28-2-16	35
40 "	30-3-17	31
57 "		
60 "	14-10-19	26 1/8
100 "	6-3-20	17 3/8
200 "	12-10-20	10 9/16
300 "	3-1-22	4 1/2
500 "	22-9-22	2 7/16
600 "	21-9-23	2 5/8
1000 "	28-3-24	1 25/32

Deve-se notar que a sobretaxa sobre generos considerados de primeira necessidade ficou em 200 % em 1922 e em 500 % desde 1924.

Esqueceu-se porem, o caracter economico e juridico das sobretaxas, que são apenas a actualisação incompleta das taxas, as quaes representavam antes ouro, e julgaram-nas concessão meramente graciosa do

Estado, que teria pois o direito de lhes adstringir as condições que entendesse.

Assim, a lei n.º 952 de 5 de Março de 1920 mandou aplicar a receita das sobretaxas aos *deficits* da exploração, aos encargos financeiros obrigatorios e ás despesas extraordinarias de estabelecimento, revertendo para o Estado os saldos que houvesse.

Não só as sobretaxas não atingiam a cifra correspondente á desvalorisação da moeda, como ficaram as empresas privadas da liberdade na sua applicação e inhibidas de dar dividendo ás acções, dividendo que não é juridicamente encargo financeiro obrigatorio. E como se isto não bastasse, prescreveu-se uma reversão, para o Estado, de receitas que a elas pertenciam.

Antes disso haviam-se agravado os encargos da exploração pelo horario legal do trabalho, que se não adaptou ás circunstancias especiaes dos caminhos de ferro.

Peoraram os cambios. subiu o custo da vida, multiplicaram-se as exigencias do pessoal, cresceram as difficuldades das empresas! A custo obtiveram estas os referidos augmentos de sobretaxas, sempre insufficientes e tardiamente autorisados, isentando-se deles os chamados generos de primeira necessidade, de cujo preço é factor minimo o custo do transporte.

Por vezes a sobretaxa era concedida exclusivamente a favor do pessoal, o que coarctava a liberdade que a lei reconhece ás empresas na sua escolha e por consequencia logica na fixação de vencimentos.

As suas instancias determinaram afinal a promulgação do decreto n.º 9551 de 28 de Março de 1924, que elevou a 11 o multiplicador dos preços-bases, quando o custo da libra era 33 vezes o normal. Ainda assim essa concessão foi restringida, não só pela applicação do multiplicador reduzido 6 a certas mercadorias pelo decreto n.º 9552 da mesma data, como pelo lançamento, sobre as Companhias, do imposto de transacção, que sobre o publico devia recair quando cessasse a isenção. Creou-se tambem pelo decreto n.º 9787 de 11 de Junho de 1924, um fundo de assistencia aos ferroviarios tuberculosos, para o qual se mandou reverter 1 % de todas as receitas, que recaiu sobre as empresas, quando devia ser incorporado nas tarifas. E' de notar que foi sobre o publico que se lançou uma taxa de 5 % da importancia dos transportes para fins de assistencia a ferroviarios nas linhas do Estado.

Ao menos o decreto n.º 9551 de 28 de Março de 1924 determinou na condição 4.ª que as empresas reservem para o efeito do n.º 3 do artigo 4.º da lei n.º 952 de 5 de Março de 1920, isto é, despesas de estabelecimento todas as possiveis disponibilidades do producto das sobretaxas, o que deve evitar a reversão dos saldos que a mesma lei prescreveu.

Tambem é justo mencionar a approvação, em 1919, da reforma das tarifas geraes e especiaes comuns ás diferentes linhas, trabalho cuidadosamente preparado por delegados de todas as empresas.

Foram elevados os preços-bases, tornando-os em

geral eguaes aos das tarifas leaes francezas ao cambio de então.

Resultaram assim elevações de taxas, sobre as quaes recaíram as sobretaxas, ficando, com estas, depois do decreto de 1924, 9 a 18 vezes o que era antes de 1915.

Expostos assim os complexos antecedentes de tão grave assunto, é tempo de mostrar que de modo algum se pode admitir uma reducção dos multiplicadores das tarifas.

1.º — Os preços actuaes de transportes representam em media 9 a 18 vezes os anteriores ás sobretaxas estabelecidas em regimen de cambio-par, emquanto os principaes materiaes da exploração: carvão, oleos, metaes, etc., custam 25 a 30 vezes mais e sensivelmente na mesma proporção se elevou parte dos vencimentos e salarios.

Maior ainda foi a subida do preço das travessas. E' assim que o coeficiente medio de exploração das Companhias, de cerca de 0,56 em 1914 e 1915, se acha elevado a perto de 0,90, applicado a uma cifra nominal de receitas muitissimo maior.

As tarifas mantem-se abaixo do que corresponde á desvalorização da moeda, pois o custo da libra cheque é superior a 21 vezes ao correspondente ao cambio-par. Não seria justo que ás empresas de caminhos de ferro se impuzessa uma reducção de tarifas que não acompanharam na sua ascensão as dos outros meios de transporte.

2.º — A lei n.º 952 collocou as Companhias no regime que os francezes chamam *régie désintéressée*; nenhum dividendo podem dar ás acções, e as principaes nem ao menos dão o *coupon* integral ás obrigações do 2.º grau, limitando-se, quando muito, ás amortizações. Todas as disponibilidades são consagradas a obras e aquisições da conta de estabelecimento. Alem disso, todas tem activado a reparação do material e trabalhos de conservação, que as criticas circunstancias anteriores tinha feito acmar.

Procedeu-se á substituição dos carris de 30 kilogr. por outros de 40 kilogr. em varias linhas, como as de Oeste e da Beira Alta; realisaram-se trabalhos de reforço e grande reparação, que no periodo mais critico eram inesequiveis, ampliaram-se e melhoraram-se estações, proseguiu a construcção da 2.ª via na linha do Norte, adquiriu-se material circulante, crearam-se novos comboios e aceleraram-se outros, deu-se grande impulso ás obras de electrificação da linha de Cascaes.

Todas tem planos mais ou menos largos de obras complementares e algumas pediram concessões de novos troços.

Tudo isso se fez no empenho patriotico de melhorar propriedades do Estado e sem interesse immediato das empresas suas concessionarias.

E porque poderam elas empreender essas obras e melhoramentos? Porque contavam com as receitas das sobretaxas. Baixe-se uma unidade, ou duas que seja, nos multiplicadores, e a quebra consequente das

receitas priva-las-á dos recursos precisos para continuarem a realizar o seu plano.

E' preciso não esquecer que reduzir sobretaxas equivale a cercear os recursos para obras e melhoramentos, que tão necessarios são em beneficio do proprio publico que as paga e que ultimamente se estão realisando pelas forças das sobretaxas, já que o recurso ao credito se tornou impossivel, de tal modo são renitentes os capitais á imobilização em caminhos de ferro, que não lhes assegura a remuneração devida. E' o Estado o primeiro prejudicado.

3.º — A reducção de taxas, que afecta profundamente a economia das empresas, não beneficia o consumidor. Fracção pequena do preço dos generos, ficará por mãos de intermediarios, para os quaes se transfere uma parte da portagem, que na posse das Companhias ia ser empregada em melhoramentos das linhas e da exploração.

4.º — As Companhias não poderão fazer repercutir essas reduções nas suas despezas. O abaixamento de salarios e vencimentos, alem de originar graves conflictos e perturbações, não se justificaria, pois o custo da vida não tem descido sensivelmente com a melhoria do cambio, mercê de diversas causas, entre as quaes figura o agravamento dos impostos.

5.º — Essa reducção imposta ás Companhias ofende leis e contractos, que lhes asseguram a iniciativa em materia de tarifas, como atraz fica demonstrado, e deixaria integros os novos encargos, indevidamente lançados sobre elas, de um horario legal de trababalho sem adaptação ás condições especiais dos serviços ferroviarios, do imposto de transacção e do de assistencia a ferroviarios.

6.º — Confiadas nos recursos ultimamente obtidos, tomaram as Companhias compromissos de pagamento de material obtido pelas reparações alemãs e outras o estão pagando directamente em prestações.

7.º — A diminuição da actividade comercial deu lugar a retraimento do trafego, a que uma reducção geral de tarifas não porá termo. Basta observar que até ha mezes todos pagavam a taxa de aceleração por comboios especiaes e até em muitos casos expediam em G. V. mercadorias de P. V. sem olharem á despeza de transporte.

Apezar disso a tonelagem de P. V. não aumentou sensivelmente nesse periodo de maior actividade comercial. Actualmente a receita por aceleração quasi desapareceu, dando assim lugar automaticamente a uma reducção de sobretaxas; que affectou sensivelmente a receita das empresas.

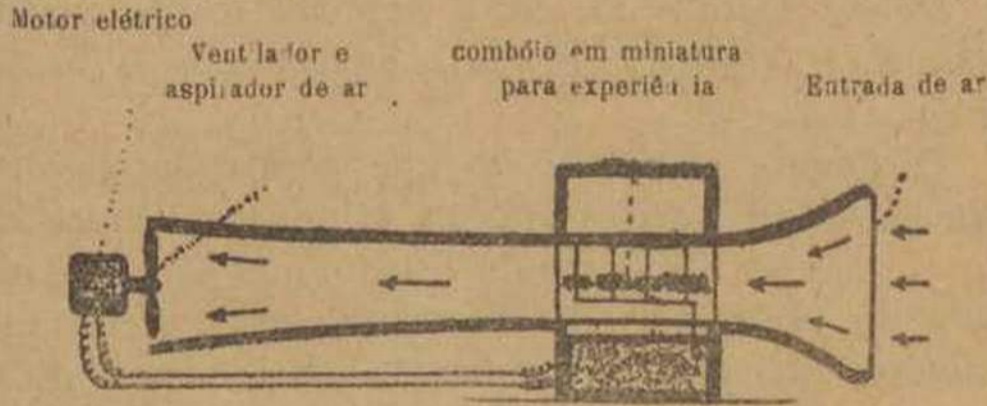
Seria para estas desastrosa uma reducção geral.

8.º — Cada empresa estuda pelos seus serviços de trafego a situação economica comercial das suas zonas tributarias e vae propondo as modificações parciaes de tarifas precisas para que se não impeça o trafego de aproveitar as linhas. Assim se vão acompanhando as vicissitudes dos mercados, não sendo razoavel que a esse processo racional se substitua um acto do Governo, sem ter como base o estudo e parecer das estações officiais competentes.

A velocidade nos combóios

A velocidade dum combóio depende das resistências a vencer. A maior é a do ar que, numa velocidade de 120 quilómetros, chega a atingir metade das resistências mecânicas. Para a apreciar procede-se à seguinte experiência. Arranjou-se um largo tubo tendo numa das bocas uma hélice espiradora, deixando-se entrar pela outra o ar. A meio do tubo puzeram-se locomotivas, vagões e carruagens em miniatura, suspensos por arames de aço e sobre o braço duma balança aero-dinâmica.

Estabelecida uma forte corrente de ar pelo movimento da hélice, pôde-se avaliar a força à resistência do ar, verificando-se que a economia da resistência está na razão directa da simplificação da forma exterior do material.



Nem toda a simplificação de forma é possível, mas se se dissimularem com tabiques os espaços que separam as carruagens, obter-se-ha uma economia de resistência de 12%; se se colocar um catavento à frente da locomotiva e um "fuselage" atrás da última carruagem do combóio, obter-se-ha uma economia de potência de 3,6%; e se se der um revestimento ao material, também haverá um importante lucro.

Esta diminuição de resistência ao ar trará um valioso ganho na energia motora.

No futuro verem-se interessantes modificações feitas neste sentido nos combóios rápidos.

Esperam pois, as Companhias de caminhos de ferro, que tão relevantes serviços prestam à economia nacional sem obter a legítima remuneração dos seus esforços, que V. Ex.^ª, relevando a extensão desta representação aconselhada pela complexidade e importância do assunto, que convinha esclarecer cabalmente, se dignará ter em consideração as nossas justas ponderações, não consentindo que se posterguem os direitos das Companhias com prejuízo do interesse geral por uma redução de tarifas que lhes seja imposta e faça paralisar os melhoramentos planeados em via de realização, com que tanto lucrará a economia nacional.

Lisboa, 17 de Setembro de 1925

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — *João Fontes Ferreira de Mesquita*.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — *Fernando Eduardo de Serpa Pimentel*.

Pela Sociedade "Estoril" — *Manoel Belo*.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão — *Antonio de Brito*.

Pela Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães — *Antonio Reis Porto*.

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — *Manoel Belo*.

Pela Companhia concessionária da linha do Val do Vouga — *José Fernando de Sousa*.

Linhas Estrangeiras

Linhas brasileiras. — Segundo o Relatório e contas da Rede Sul-Mineira, referente ao segundo semestre de 1924, a extensão das suas linhas era de 278 quilómetros e 803 metros.

Conforme os documentos exibidos pela companhia, a receita, nesse período, montou a 1.173:268.070 e a despesa a 993:763\$911, havendo por conseguinte, um saldo de réis 179:504\$159.

Tendo-se em vista o movimento financeiro no primeiro semestre de 1924, o movimento de todo ano dá o seguinte balanço, receita — 2.340:346\$76; despesa — réis: 1.858:889\$906; saldo — 481:456\$968.

— São da menagem apresentada ao Congresso Legislativo pelo Presidente dos Estados de S. Paulo, os períodos que seguem, relativos aos caminhos de ferro desse Estado:

«Inauguraram-se, em 1924, os seguintes trechos de linha férrea no território do Estado: de Piratininga a Cabralia (27,780 kms.); de Ourinhos à margem direita do Paranapanema (6,960 kms.); de Pindamonhangaba a Campos do Jordão (46,580 kms.). Estes novos trechos de linha atingiram o total de 81.320 kms. A extensão em tráfego que, em 31 de Dezembro de 1923, era de 6.730.477 kms. ficou assim, assim, elevada, até 31 de Dezembro de 1924, a 6.811.797 kms.

O movimento financeiro das estradas de ferro estaduais, no ano próximo findo, em números redondos aproximadamente foi o seguinte: receita — réis 254.070:000\$000, despesa — 178.706:000\$000 e saldo — 75.370:000.000, contra os totais aproximativos de 1923: receita 227.326:000\$000, despesa — 152.206:000\$000 e saldo — 75.120:000\$000.

Linhas chinesas. — Em consequência do estado revolucionário em que a China se tem mantido nos últimos tempos, os seus caminhos de ferro chegaram a um estado lastimoso, em riscos de paralizarem os serviços por completo.

Desde o anno passado os chefes revolucionários apoderaram-se das linhas que atravessam os territórios onde se encontram senhores, e cada um exploras por sua conta ou arrenda-as a empresas particulares.

Com uma exploração irregular; com o material sem ser reparado, algum até já postos de parte por inútil; os caminhos de ferro que até ha pouco constituíam uma das melhores fontes de receita do Estado chinês, desde o anno passado que dão prejuízo.

O govêrno central tem diligencia do regularizar a situação, mas as rivalidades que existem entre os diversos potentados militares que repartiram entre si o país, não permite que se faça qualquer coisa importante. Actualmente, a única linha que é explorada normalmente é a de Yunnan até Tonkin.

CONFUSÃO TARIFARIA

É PRECISO EVITA-LA

Uma das melhores características—senão a melhor de todas—do regime tarifário actualmente em vigor nos caminhos de ferro portugueses, consiste na comunidade a todas as empresas das Tarifas geral e de despesas acessórias, e das condições de aplicação da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

Anteriormente à reforma tarifária de 1920, cada empresa tinha as suas tarifas gerais e de despesas acessórias privativas, o que com a enormidade de tarifas especiais que existia, tornava extremamente difícil a taxação das remessas.

O público não era capaz de perceber como eram feitas as taxas, e os próprios empregados ferroviários viam-se embaraçados para as applicarem conscienciosamente.

A reforma de 1920, depois em 1923 ainda um pouco mais simplificada com a redução do número de tabelas de preços da tarifa especial, veio pôr termo ao regime de verdadeira confusão que eram as tarifas dos vários caminhos de ferro de Portugal.

A unificação da Tarifa geral, e consequentemente da Classificação geral de mercadorias e das condições das tarifas especiais de pequena velocidade, foi das mais importantes medidas que até hoje têm sido introduzidas no sistema tarifário português, até 1920 demasiado confuso.

E tão importante foi essa modificação que tanto em Hespanha como em França e ainda em outros países causou certa sensação, tendo em várias revistas de caminhos de ferro aparecido artigos elogiando a forma adoptada pelos nossos caminhos de ferro.

Foi com prazer que vimos até em algumas linhas estrangeiras, depois da publicação das nossas tarifas de 1920, adoptadas algumas das inovações introduzidas nas tarifas portuguesas.

Pois esta característica que, não só nós como todos quantos se dedicam a assuntos desta natureza, julgam que de maneira alguma deve ser deturpada, começou já a sê-lo, por uma forma a que é preciso pôr termo, aliás teremos, de simples que é o regime em vigor, transformado numa completa confusão tarifária.

O caso é este: Sendo a Classificação geral de mercadorias um diploma comum a todas as empresas ferroviárias do país, (excepto é claro, no que respeita às indicações sobre a tarifa especial n.º 1), é evidente que nenhuma alteração a essa Classificação pode ser feita sem o prévio assentimento de todas as empresas. Sucede, porém, que nem todas as empresas assim estão procedendo, fazendo algumas, publicações que alteram na sua essencia indicações da classificação geral que é por assim dizer, a base fundamental de toda a tarifação de pequena velocidade.

Recentemente foram publicados pelas Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro, aditamentos à Classificação geral de mercadorias que não foram concordados com as demais empresas, as quais sem dúvida, não respeitarão as alterações nelas contidas, a não ser em trajectos pertencentes aquelas direcções.

O Aviso ao Público B n.º 28 do Sul e Sueste, datado de 21 de Agosto último, em 3.º Aditamento à classificação geral, baixa a 8 toneladas o mínimo de 10 assinalado para carga de vagão completo das seguintes mercadorias: *Forragens secas prensadas; Palha de trigo prensada; Palha não designada prensada.*

Poucos dias depois appareceu publicado pela Direcção do Minho e Douro com data de 24 de Agosto, o 2.º Aditamento à Classificação geral de Mercadorias (não é *Aviso ao Público* como o 3.º expedido em data de 21 pelo Sul e Sueste) e posteriormente um Aviso ao Público do Sul e Sueste, com o 4.º aditamento, pelos quais são criadas as novas rúbricas seguintes: *Antracite nacional acondicionada, idem, idem, a granel; Carvão de pedra nacional acondicionado, idem, idem, a granel; Briquetes (aglomerado de carvão mineral nacional).*

O simples enunciado do que consta desses documentos, verdadeiros abórtos saídos das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, que parece deveriam ser impecáveis na observância dos preceitos estatuídos, pois que a Classificação geral, como todo o regime em vigor desde 1923, foi aprovado por portaria do Ministério do Comércio n.º 3.464 de 20 de Fevereiro desse ano, *para ser adoptado em todas as linhas férreas do continente*, basta para mostrar as irregularidades que representam. Um 3.º aditamento em data posterior à de um 2.º aditamento; alteração de mínimos de carga de certas mercadorias não se tendo em conta outras de natureza análoga que devem ter os mesmos, como sejam o *feno e a erva prensada, a Palha de arroz*, etc.; inclusão de novas rúbricas de carvões que jogam com outras existentes, como são a *hulha, a lenhite, a Turfa*, etc. etc., tudo isto é prova de que, as entendidades que se occuparam das indicadas alterações, não se preocuparam, não só sem pedir o indispensável acôrdo às outras linhas, como ainda em evitar a criação de rúbricas como a de *Briquetes*, cujas indicações em parenthesis podem levar alguém a supôr que briquetes são unicamente aglomerados de carvão nacional.

Este artigo já vai longo, e como o nosso fim é única e simplesmente chamar a atenção a quem de direito para que se não continue a escangalhar uma das coisas boas que temos nos nossos caminhos de ferro, — o regime tarifário — não vamos mais longe no esmiuçamento das aludidas publicações que se torna indispensável revogar, para serem substituídas por outros, estabelecidos de acôrdo entre todas empresas.

Os aditamentos à Classificação geral de mercadorias não devem ser publicados pelas diversas empresas à mercê das suas vontades ou conveniências. A numeração de tais aditamentos deve ser uma só, e não *à la diable* como está succedendo. Cada empresa publica os aditamentos que lhe aprás, numera-os à sua vontade e daí existir uma numeração diferente para cada empresa inclusivé as duas Direcções do Estado, Sul e Sueste e Minho e Douro o que origina a confusão.

Ainda é tempo de remediar o mal, porque vai em princípio, daqui a algum tempo mais, já não terá cura.

Viagens e Transportes

Mais um combóio na linha de Cascais

A Sociedade "Estoril", no intuito de satisfazer os desejos manifestados por grande número de passageiros que diariamente frequenta os seus combóios, resolveu estabelecer mais um combóio à noite, partindo de Cascais à 1 h. e 20 m., directo de Carcavelos a Santos, chegando ao Cais do Sodré à 1 h. e 55 m., o qual regressa a Cascais, partindo de Cais do Sodré às 2 h. e 10 m. directo a S. João do Estoril.

Este combóio permite uma maior concorrência aos casinos e festas nas diferentes localidades servidas pela linha aos passageiros que vão de Lisboa.

Tramways entre Espinho e Porto

Foi prorrogada até 16 e 15 de Outubro próximo, a circulação dos combóios tramways entre Porto e Espinho, n.ºs 1501 e 1528 cujo serviço, anunciado pelo 4.º aditamento ao Horário D 174, terminava, respectivamente em 21 e 20 do corrente.

O combóio n.º 1501 parte de Espinho às 0h-40' para chegar a Porto à 1h-44', e o 1528 parte do Porto às 19h-11' e chega a Espinho às 20-05.

Adicional ao imposto de selo em Espanha

Foi recentemente criado em Espanha um novo imposto adicional ao do selo (timbre movil) que incide em todas as cobranças em caminhos de ferro, o qual é de 10 % sempre que a importância do imposto do selo seja igual ou superior a uma peseta.

Este adicional ao *timbre movil*, tem a designação de *timbre provincial*.

Apeadeiro do Arneiro

No dia 25 do mês findo abriu à exploração o apeadeiro de Arneiro, situado na linha de Louzã, entre a estação deste nome e o apeadeiro de Padrão.

O apeadeiro de Arneiro faz apenas serviço de passageiros sem bagagem, e não vende bilhetes, sendo as cobranças feitas em trânsito pelo preço que corresponde à estação anterior ou à imediata, conforme se trate de procedências ou destinos, respectivamente.

Paragem de combóios em Aguas da Curia

Desde o dia 20 do mês passado e até 31 do corrente, o combóio n.º 6 que circula entre Porto e Lisboa, passou a ter 30 segundos de paragem no apeadeiro de Aguas da Curia para serviço de passageiros sem bagagem registada.

Linhas Portuguesas

Linha do Vale do Tamega. — Está quasi concluída a construção do troço compreendido entre Amarante e Chapa que deve abrir à exploração no próximo mês de Outubro. Em breve prosseguirá a construção da linha de Chapa a Freixoeiro, cujo primeiro troço vai até Codeçoso.

Linha do Vale do Sabor. — Deve abrir à exploração, no princípio do ano que vem, o troço de Carviçais a Bruçô. A linha está quasi concluída até Mogadouro, numa extensão de 81 quilómetros, estando-se a proceder a terraplanagem entre Bruçô e Mogadouro.

Apeadeiro de Ourem. — Vão muito adiantados os trabalhos da construção deste novo apeadeiro situado entre as estações de Caxarias e Chão de Maças, e que muito virá a concorrer para o desenvolvimento de Vila Nova de Ourem.

Um dos fins a que também se destina este apeadeiro é o de servir os passageiros que se destinem a Fátima.

Linha da Regoa a Lamego. — Está-se trabalhando activamente na construção da ponte sobre o Douro, a mais importante obra desta linha. Dos quatro grandes arcos de que é formada a ponte, está já concluído o primeiro. Esta obra monumental faz demorar a construção desta linha que se espera, contudo, que possa abrir à exploração em 1928.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Acção Realista. — Revista Quinzenal. — Numeros 10-11 do 11.º ano referente a 1 de Setembro.

Sumário — Excerpto da "Resposta do Sr. Bispo de Bragança e Miranda" por Alfredo Pimenta; O Pensamento político de António Ribeiro Saraiva, por Castelo-Branco Chave; A divisão territorial portuguesa, por Luiz Chaves; Política monárquica, por Frederico Perry Vidal.

Camara Portuguesa do Comércio e Industria do Rio de Janeiro. — Boletim mensal referente a Junho.

Brazil-Ferro-Carril. — Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças. — N.ºs 412 e 413 de 20 e 27 de Agosto.

Rádio. — N.º 38, de 12 de Setembro.

Gaceta de los Caminos de Hierro. — N.º 3.452 de 10 de Setembro.

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros. — N.º 17 de 10 de Setembro.

A instrução dos ferroviários na India Inglesa

O carinho com que a Inglaterra se ocupa da instrução do pessoal dos seus caminhos de ferro, não se limita à metrópole; em todo o seu grande império colonial, os ingleses se preocupam com esse importante factor do desenvolvimento dos serviços ferroviários que o mesmo é dizer, do progresso geral do país.

Na India inglesa está o assunto a ser tratado com toda a proficiência. Em Chandansi, cidade importante do Indostão, foi inaugurada no dia 1 de Março d'este ano uma escola estabelecida no edificio onde antigamente estavam montadas as oficinas centrais, para o que foi necessário fazer obras importantes, de fórma a dotar o edificio com as necessárias condições pedagógicas.

Nêste estabelecimento montado com todas as exigências modernas, existem aparelhos e modêlos para dar ao pessoal uma instrução o mais completa possível.

Assiste às aulas tanto o pessoal superior como o inferior, um turno dum certo número de agentes, e por períodos de dez ou quinze dias por ano. Findo o período normal de instrução são os agentes submetidos a exame e voltam aos seus lugares, sendo promovidos, conforme a sua classificação, aos lugares de categorias superiores em que se forem dando vagas.

O sistema é excelente e já está dando optimos resultados.

Em cada linha está sendo estabelecida uma escola onde todo o pessoal da mesma recebe instrução.

Os cursos periódicos compreendem os diversos serviços da exploração de caminhos de ferro, incidindo a maior intimidade de ensino na parte relativa ao serviço de estações e combóios.

Em Asansol existe já uma escola da qual depende o pessoal dos caminhos de ferro de *Leste*; está prestes a ser aberta outra para o pessoal do *Great Indian Peninsula Railway* e a recentemente inaugurada em Chandansi tem a seu cargo a instrução do pessoal do *Oudh & Rohilkand and North Western Railway*.

Mais tarde se abrirão outras, e a de Chandansi ficará sendo a escola central do sistema ferroviário indostânico.

Quando isto succeder, a escola de Chandansi desempenhará ainda outras funções: dará instrução completa aos futuros empregados de caminhos de ferro e centralizará os cursos de preparação geral para todo o pessoal.

Várias companhias de caminhos de ferro indianas mostraram já desejos de mandar os seus agentes frequentar os cursos de preparação geral, tão depressa elles se estabeleçam.

Outra função da futura escola central será preparar os empregados de tráfego e exploração com uma

instrução própria por meio de cursos especiais. Estes cursos alternarão com a prática dos serviços activos.

A inauguração da escola de Chandansi marca um adeantado passo no aperfeiçoamento do ensino ferroviário no Indostão e deve contribuir poderosamente para o melhoramento dos vários serviços, que, diga-se de passagem, já hoje rivalisam com os da Europa.

O exemplo da Inglaterra está sendo seguido por outras nações que procuram educar e instruir o pessoal de caminhos de ferro de forma a que êle possa desempenhar cabalmente os diferentes serviços que lhe são distribuídos.

Só quem conhece bem a engrenagem dos serviços ferroviários é que sabe apreciar o quanto influi o grau de instrução do seu pessoal, no desempenho d'esses serviços que, a quem é extranho, se afigura de uma extrema facilidade e materialidade.

Em caminhos de ferro até para a execução dos serviços mais materiais é necessário uma preparação especial.

No nosso país, está ainda muito deficiente o ensino profissional dos ferroviários. E' indispensável que o Estado e as empresas particulares tratem de olhar para isso com atenção. O interesse principal é das empresas que tudo tem a lucrar com terem um pessoal á altura dos lugares que ocupam.

Os metodos de transporte são cada vez mais complexos, e, o material moderno com que o pessoal tem que lidar, requiere conhecimentos técnicos muito superiores aos que eram exigidos antigamente.

Formar empregados convenientemente preparados tanto na parte teórica como na prática, não é coisa fácil e não se pode improvisar do pé para a mão.

Impõe-se, pois, a todos os países que pretendam ter os seus caminhos de ferro á altura das nações mais adeantadas, preocupar-se não só com a aquisição de bom material, como com a preparação de bom pessoal.

Curso de câmbios, comparados

	Em 15 de Setemb.		Em 29 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon. res.	95\$00	96\$00	96\$50	95\$750
Paris	—	\$93,5	—	\$93,8
Madri d.	—	2\$86,0	—	2\$85,0
Almanha	—	4\$74,0	—	4\$72,0
Amsterdam	—	8\$88,0	—	7\$97,0
New York	—	19\$85,0	—	19\$80,0
Italia	—	\$83,5	—	\$80,5
Suissa	—	3\$84,0	—	3\$83,0
Bruxellas	—	\$88,0	—	\$86,5
Libras	—	—	—	—

Tráfego Internacional P. H. F.

Reunião da Conferência em Paris

Deve reunir no corrente mês em Paris, na sede da Companhia de Orleans, rua de Londres, a Conferência de Tráfego internacional P. H. F. à qual assistirão delegados de todos os caminhos de ferro interessados e da Companhia dos Wagons-Lits.

A «Ordem do Dia» da Conferência é a seguinte:

1.^a Parte — Passageiros

- 1.^a Questão — a) Horário do Sud-Express;
b) Marchas especiais durante a hora de verão.
- 2.^a Questão — Criação dum novo serviço de comboios, entre Lisboa e Madrid em ligação com os 13 e 14 do Norte de Espanha.
- 3.^a Questão — Restabelecimento das carruagens directas entre Lisboa e Madrid.
- 4.^a Questão — Participação das companhias espanholas e portuguesas na União Internacional para a venda de bilhetes de coupões combinados.

2.^a Parte — Mercadorias

- 1.^a Questão — Projectos de tarifas directas de grande e pequena velocidade.
- 2.^a Questão — Transporte em vagões de eixos intermutáveis. Resultados.

3.^a Parte — Questões diversas

- 1.^a Questão — Pedido dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro para tomar parte nas conferências P. H. F.
- 2.^a Questão — Adesão de Portugal à Convenção de Berne.
- 3.^a Questão — Fixação do lugar e data da próxima conferência.

Nesta reunião deve ficar resolvida a criação dum novo comboio, que partindo de Lisboa, de noite ligue em Medina com o rápido de Madrid, do que deve resultar uma redução de 11 horas na viagem entre Lisboa e Paris.

O horário do Sud-Express é também um dos principais assuntos da reunião. Trata-se de acelerar a marcha deste comboio por forma a chegar a Lisboa pelas 16 horas, e a partir às 14-30 para poder ligar com os vapores transatlânticos que fazem o serviço entre a América e a Europa.

Outro assunto igualmente muito interessante para nós é o restabelecimento das tarifas directas entre Portugal e França para o transporte de mercadorias em pequena velocidade, cuja falta já se está fazendo sentir ha muito tempo.

Oxalá que desta vez fique definitivamente resolvida esta questão, ha tanto tempo iniciada e que ainda não teve solução, devido, pelo que nos consta, a um tal ou qual obstruccionismo por parte das linhas espanholas.

Os delegados da C. P. à Conferência são os Srs. Engenheiros Ferreira de Mesquita, Director Geral, e Vasconcelos Correia, Administrador da Companhia.

Parte Oficial

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 11.087

Considerando o que representa a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre a aplicação em vigor do multiplicador 11 ao transporte em caminhos de ferro, de mariscos de concha quando destinados a exportação;

Considerando que estes mariscos superabundam no país, não havendo, por isso, inconveniente para a economia nacional em facilitar a sua exportação pela via férrea;

Considerando que da aplicação do multiplicador normal a que se refere o decreto n.º 9.771 resultou o afastamento para a via ordinária de todo o tráfego deste genero que era transportado para a fronteira em caminho de ferro;

Considerando, finalmente, que sem prejuizo do consumo nacional, convem não impedir a exportação do marisco de concha, em beneficio da indústria de pesca e do tráfego internacional;

Sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º — Em todos os caminhos de ferro do Continente será aplicado o multiplicador 6 às tarifas bases da mercadorias a seguir indicadas e para elas será dada sempre preferência no transporte:

Grande velocidade — Azeite, bacalhau, batatas, castanhas, hortaliças, legumes verdes ou secos, leite, mariscos de concha, peixe fresco, salpicado, salgada ou com gelo; taras vazias.

Pequena velocidade — Arroz, azeite, açúcar, bacalhau, batatas, briquetes de carvão mineral nacional; farinhas de centeio, milho ou trigo em barricas ou sacaria ordinária, carqueja, carvão vegetal, centeio, faxina, milho, motano, toros de pinho para minas nacionais.

Art. 2.º — Os mariscos de concha ficam exceptuados do que dispõe o art. 1.º do decreto n.º 9.771, de 5 de Junho de 1924, com destino à exportação.

Art. 3.º — Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 17 de Setembro de 1925.— MANUEL TEIXEIRA GOMES.— *Nuno Simões.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Fiscal de Via e Obras

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pedido autorização ao Governo para abrir à exploração, para o serviço de passageiros, o apeadeiro do Arneiro, situado ao quilómetro 24,828 da linha férrea da Louzã: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, autorizar a abertura ao serviço público do referida apeadeiro.

Paços do Governo da República, 4 de Junho de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões.*

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

Continuação do n.º 905

IV

Especial:

Não teve movimento em 1924 este Fundo de Reserva, que está constituído como segue:

Carteira — Títulos:

7.493 Acções da Soc.ª de Madrid-Caceres-Portugal ..	} Existencia em 31 de Dezembro de 1924	} Por memoria
1.120 Títulos de Fundador, da nossa Companhia..		
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena..		
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela)..		
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego..		
206 Acções da Companhia do Mondego..		

Imoveis:

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras Por memoria

Reserva metálica:

Existencia em 31 de Dezembro de 1924 £ 66.666-13-4, ao par — Esc. 300.000\$00
— Parte líquida, conforme o n.º do Art. 63.º dos Estatutos.

Ordinaria:

Não teve movimento este Fundo de Reserva, continuando, portanto, a sua importância a ser de.. .. . 6.543\$69

Venda de terrenos do Tejo e aplicação de seu produto

Dos terrenos conquistados ao Tejo, vendemos até 31 de Dezembro de 1924:

De 1895 a 1922 — 57.120, ^m 2 45 — por	977.456\$25
Em 1919 — recebemos como sinal do preço ajustado para a venda do talhão n.º 60-A, na Junqueira, de aproximadamente 1.610 ^m 2 — à Companhia Comercial Portuguesa.. .. .	5.184\$20
Totaes .. 57.120, ^m 2 45	<u>982.640\$45</u>

Por conta das vendas comprámos as seguintes obrigações:

De 1896 a 1923	3.291 de 4 % de 1.º grau, por	534.577\$83	
	6.582 de 4 % de 2.º grau, por	423.856\$31	958.434\$14
	Restando por aplicar, em 31 de Dezembro de 1924, o saldo de		24.206\$31
	Soma igual — Escudos.. .. .		<u>982.640\$45</u>

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO

Extensão das linhas.

No ano de 1924 não houve alteração na extensão das linhas exploradas pela Companhia. Continua a ser de 1.146 quilómetros, dos quais 1.047 pertencem à rede própria e 99 à rede que a Companhia explora por meio de contratos.

Tiveram grande incremento os trabalhos para o estabelecimento da 2.ª via, entre Coimbra-B e Pampilhosa, acerta à exploração á no corrente ano.

Carvão e outros materiais de exportação.

Não obstante a melhoria cambial que se acentuou no ultimo trimestre de 1924, o preço médio pelo qual ficou a tonelada de carvão sobre tenders, empregado durante o ano foi de 243\$68.

Devemos consignar com satisfação que, a-pesar-do percurso quilométrico ter aumentado, o consumo de carvão foi inferior ao de 1923 em 3.127 toneladas. Como, porem, o seu preço médio foi superior, o acrescimo de despesa com carvão, sobre a de 1923, foi de 3.979.591\$97.

O quadro seguinte dá indicações precisas sobre a despesa feita com as compras em 1924, de carvão e outros materiais de importação, comparativamente com a feita em anos anteriores:

Anos	Carvão			Outros mater.**	Total importado
	Toneladas importadas	Preço médio por tonelada	Custo total		
1914	114.430,081	5\$74	657.505\$87	3 5.896\$62	963.402\$49
1922	137.721,633	142\$97,6	10:69 . 980\$32	10:453.074\$16	30:144.054\$48
1923	134.947,035	216\$20,4	29:176.116\$14	17:609.315\$21	46:785.431\$35
1924	139.234,694	227\$40,8	31:663.083\$9	18:696.203\$15	50:359.287\$05

Os preços que figuram neste mapa são os preços Cif. Tejo. Vê-se que a tonelada de carvão custou mais 39,6 vezes do que antes da guerra.

O valor total dos materiais importados é de 40,9 % sobre todas as despesas de exploração e 83 % sobre a totalidade dos materiais adquiridos durante o ano.

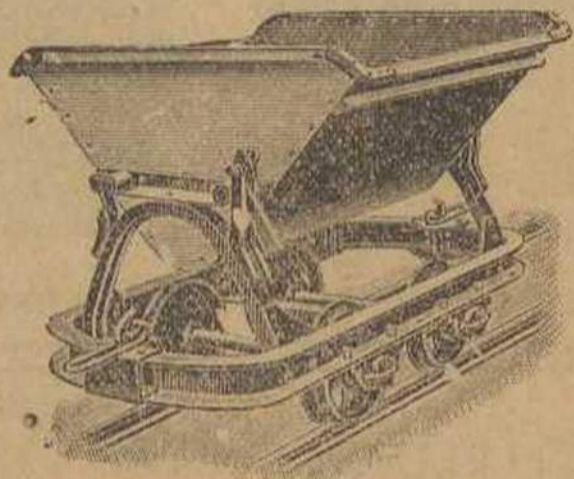
Estas percentagens dão perfeita idéa da influencia que a depressão cambial tem nas despesas de exploração.

(Continua)

CARLOS BUSSE



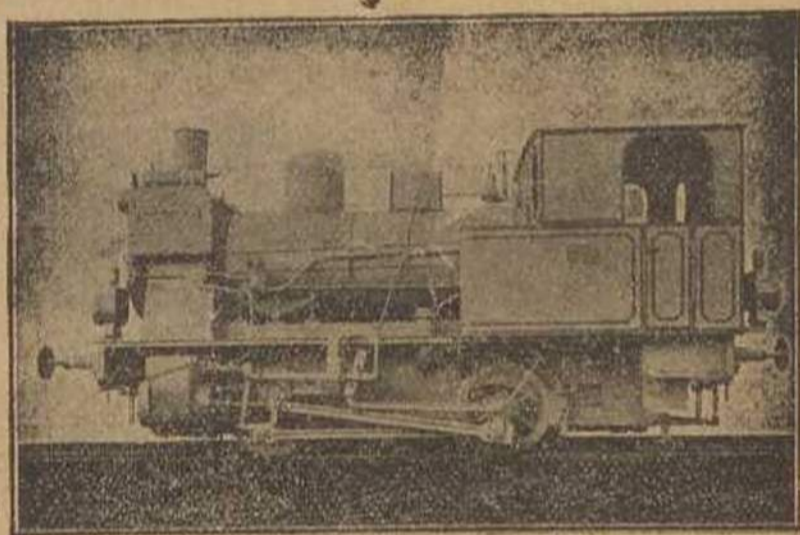
REPRESENTANTE DE:



Ferrovias y Siderurgia, S. A.

Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas
giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanha)

Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas

Christoph & Unmack A.-G.

Niesky (Alemanha)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.



Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

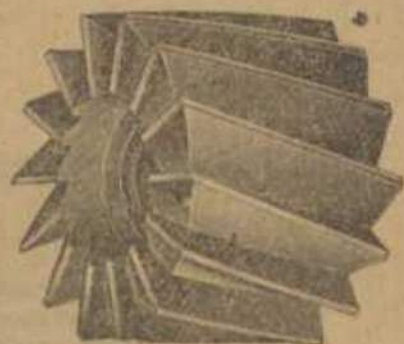
20, Rue St. Fargeau 20

PARIS



Calibres de corredeira (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régua — Esquadros
— Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas
Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.
Enviam-se catalogos gratis



Livros á venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15000
Epopéia da Planície	15000
Na Corte da Saudade	12000
Chuva da Tarde.	12000
Ao Principio era o Verbo	50000
A Aliança Peninsular	40000
A Questão Iberica	10000

Sangue Mocidade-Amor, por Felix Correia	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12050
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos.	15000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6000
Nação Portuguesa (cada numero)	5000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1050

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

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

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

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 80/99 por cento de pureza garantida por analyse 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 Kalisynical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de potassio e Kainite Bagaças oleaginosas para alimentação de gado
Tourteaux em pasta ou em farinha, farinha britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de cocoato

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