

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministérios do Commercio e Comunicações e das Colônias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E GOMES

Secretário da Redacção — RICARDO AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

19.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Outubro de 1922

Número 835

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao Públido: Sobretaxas. — Serviço combinado com a Empresa Automobilista da Beira, Limitada, 1.º Aditamento á tarifa de camionagem.

Minho e Douro. — Aviso ao Públido: Sobretaxas.

SUMMARIO

As novas sobretaxas e o problema ferroviário, por J. Fernando de Sousa	217
Reforma Agrária e Agrícola, por Quirino de Jesus	219
Os nossos carvões minerais, por F. Martins	221
Rápidos Madrid-Barcelona Madrid-Sevilha	221
Parte oficial	221
O pleito entre a Companhia Wagons-lits e a Alemanha	222
Nos Estados Unidos	222
Linhos estrangeiras	222
Viagens e Transportes	222
União Internacional de Caminhos de Ferro	223
Em França	224
Caminhos de Ferro do Estado	225
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação)	226
Parte Financeira:	
Cotações	227
Vapores	228
Boletim Commercial e Financeiro	228

AS novas sobretaxas e o problema ferro-viário

Por decreto, que publicamos na secção competente, foi auctorizada a elevação a 500 % das sobretaxas actuaes, que eram de 300, o que representa o aumento de 50 % dos preços de transporte em caminho de ferro.

Pela contumacia na inconsequencia, continuam a ser exceptuadas certas mercadorias com prejuizo para as empresas e sem vantagem para o público.

Convém dar alguns exemplos dos preços de transporte em reis por kilograma de certos generos ao presente e com as novas sobretaxas, supondo determinadas distancias de transporte muito superiores á media.

Distancia	Preço actual reis	Novo preço reis	Augm. reis
Batata 300 km.	21	32	11
Vinho 200 "	22	33	11
Azeite 250 "	33	49	16
Legumes secos 200 km.	37	55	18
Carvão vegetal 150 km.	19	29	10
Assucar 250 km.	51	76	25

Comparem-se estas verbas de transporte com os preços da venda dos principaes generos em Lisboa e mais ainda nas provincias, e ver-se-ha em que exiguas proporções aquellas entram n'estes. Convém ainda notar que por um criterio erroneo teem os governos exceptuado da elevação das sobretaxas certos generos de primeira necessidade, cerceando as receitas das empresas e beneficiando exclusivamente o commercio, que generalisa sem excepções o pretexto das sobretaxas para aumento de preços.

Vae, pois, ter o intermediario novo pretexto para aumentar 10 ou 100 onde o preço cresceu 1 e para não fazer distincções na ascensão onde a lei manteve excepções.

O consumidor vae sofrer novo assalto. A excessiva fiscalidade, o exagero do imposto sobre todas as formas, vae sendo, em proporções, dentro em pouco incomportaveis, a liquidação da orgia financeira, economica e administrativa em que vivemos impenitentes.

Isolado dos restantes symptomas de depreciação da nossa moeda, esse agravamento de tarifas não tinha grande alcance, se outros não viesssem por varias formas tornar ruinavel para muitos o problema da vida.

Se compararmos o aumento das tarifas com o dos preços dos materiaes e dos salarios, não podemos deixar de confessar que as empresas de caminhos de ferro ficam muito aquem das proporções em que subiram não só aquelles preços, como as tarifas de todos os outros generos de transporte com os 300 % actuaes, juntos á modificação das bases das tarifas effectuadas. Ha dois annos os preços de transporte tinham, quando muito, sextuplicado. Basta comparar com esse aumento, o do preço do carvão, das obras dos metaes, para reconhecer que são inferiores ao que era justo exigir.

Entretanto, os encargos financeiros não são satisfeitos integralmente; falecem os recursos para a renovação do material fixo e circulante; a nossa principal companhia nem logra cobrir com as receitas as despesas de exploração; o pessoal agita-se e reclama justificadas melhorias, ameaçando com greves, que os manejos subterraneos procuram desencandear, dando-lhes carácter revolucionario e assinalando-as pela brutalidade criminosa de destruição do material.

Não são risonhas as perspectivas.

Para as desanuviar um pouco será preciso: 1.º que á elevação de tarifas não venha a corresponder retrahimento do tráfico, de modo que se annule em parte o resultado previsto; 2.º que a situação cambial se não agrave, o que inutilisaria os sacrificios pedidos ao público.

Por enquanto não parece muito para temer aquelle retrahimento em vista da affluencia de passageiros e mercadorias, a que os comboios a custo dão vasão. Não estamos porém longe do limite, para certos casos atingido já, que mal se pode ultrapassar.

A melhoria dos cambios depende de factores politicos, financeiros e administrativos cuja occorrecia favoravel não é facil prever.

As proprias empresas estão convencidas de que mais este passo no empirismo economico constitue apenas um paleativo que lhes não augura vida normal.

— A elevação das sobretaxas foi um expediente de occasião que as circumstancias impuseram, mas que não resolve o problema cuja solução está na da crise cambial.

Como pode haver previsões e encontro eficaz de recursos e encargos, quando, por exemplo, uma Administração vê passar o cambio de 4, á data em que

compra um carregamento de de carvão, a 2 1/2 na ocasião em que tem de o pagar? E quem lhe assevera que amanhã não terá de pagar a 1 1/2 o que hoje adquira com o cambio a 2 1/2 sobre Londres? Até onde irão os preços dos materiaes e o encarecimento da vida, determinante de novas e justificadas reclamações do pessoal? Como adquirir em condições tais novos elementos de acção exigidos por uma exploração regular?

Tal é a situação em toda a sua angustia, com a qual os poderes publicos não ousam defrontar. Da sessão legislativa agora terminada uma unica providencia resultou em materia ferro-viaria: a dotação de 30.500 contos para os Caminhos de Ferro do Estado pedidos ao aumento da circulação fiduciaria. Isto com prejuizo de outras obras de fomento a que faltam os recursos de um fundo especial largamente dotado para ocorrer a encargos de empréstimos e com o agravamento certo da depressão cambial por e-se abalo da emissão de notas!

Sobre revisão de contractos em harmonia com as imperiosas circunstâncias do presente absolutamente nada! Nada sobre aquisição do material obtido da Allemanha em conta de reparações! Devemos esmorecer e deixar-nos ir para o fundo n'uma passividade mussulmana? Devemos pelo contrario reagir, esperando contra toda a esperança por mais que nos pareça humanamente impossivel o exito da luta com dificuldades esmagadoras?

Não pode haver hesitações n'essa alternativa. Nem individual, nem colectivo é lícito o suicídio.

O patriotismo, o proprio instinto da conservação impõem a todos esforços perseverantes e a serena conformidade com os sacrifícios que se impõem.

Esteja cada um no seu posto, prompto para todas as dedicações e para todos os sacrifícios!

Tres providencias se impõem e essas é facil tomá-las.

1.º Renuncie resolutamente o governo ao uso da anctorização parlamentar para a applicação de 30.500 contos provenientes do aumento da circulação fiduciaria a complementos das linhas do Estado. Nem uma nota emitida para esse fim. Reveja o plano da acção severamente restricto á conclusão inadiável de alguns troços e ao melhoramento das estações terminaes, á ligação de Leixões com a linha do Minho. Determine que pelas superabundantes disponibilidades do fundo especial — que vão ser reforçadas com mais de 2.000 contos, pelo aumento da receita de impostos de transito e sello correlativo do das sobretaxas — se ocorra aos encargos de um empréstimo que nos termos da lei organica dos Caminhos de Ferro do Estado se contraia para esse fim.

2.º Mais ainda: ponha a concurso a linha do Setil a Peniche, com um ramal partindo de Rio Maior para penetrar na região carbonifera que se estende até Porto de Moz. Dê-lhe garantia de juro que saia do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado e contribua o Estado com o material fixo e circulante obtido da Allemanha em conta de reparações. Ahi está uma providencia de fomento de largo alcance que não agrava em nada a situação do Thesouro e facilita a resolução do problema capital da utilização dos nossos combustiveis mineraes.

3.º Ao mesmo tempo ataque-se resolutamente o grave assumpto das reparações pagas pela Allemanha em material. Ponha-se termo de vez ao criminoso desleixo a que o teem votado desde que o sr. dr. Antonio da Fonseca deixou o lugar de Ministro das Finanças, salvo o bem intencionado mas ineficaz esforço do sr. dr. Nuno Simões a quem não deram tempo de fazer coisa util.

Acuda-se por essa forma aos novos caminhos de ferro dotando-os sem encargos com o material de que precisam.

Dizem que o novo ministro em Berlim é um homem intelligent e activo, empenhado em dar a maxima eficiencia á sua accão diplomática a favor das nossas relações commerciaes com a Allemanha? Pois que o prove atacando resolutamente e logrando resolver o problema das reparações pagas em material.

Ahi ficam indicações immediatamente realisaveis e que cabem nos poderes conferidos ao governo.

Desempenha interinamente o cargo de ministro do Commercio, o sr. dr. Vasco Borges, capaz de rasgadas iniciativas e que tem gerido com aplauso de todos a pasta do Trabalho.

Resgate a criminosa inercia do seu antecessor, o sr. Lima Basto e preste ao paiz o incalculável serviço de melhorar as condições da nossa rede ferroviaria dentro das possibilidades actuaes.

No dia em que as politicas o afastem do poder deixará o governo, consciente de ter prestado relevantes serviços ao paiz.

Voltemos ao exame das sobretaxas fechando o parenthesis aberto pelas pungentes preocupações que se impõem irresistivelmente aos espiritos reflectidos.

Comparemos esse agravamento das tarifas, determinando o aumento de 50 % dos preços actuaes de transporte, com os que vigoram em França e na vizinha Hespanha; Para isso é indispensavel ter em conta o cambio. Adoptaremos o de 1\$ 00 para o franco e 3\$400 para a peseta.

As tarifas de passageiros.

Eis os preços por kilometro, em réis, das tarifas de passageiros a esses cambios, confrontadas com os nossos a que se juntam os 500 %:

	França	Hespanha	Portugal
1.ª classe.....	306	471	162
2.ª "	201	313	120
3.ª "	127	235	84
Recovagem.....	1.271	—	840
Generos frescos (g. v.) (ton. e km.)	918	1.955	600
1.ª classe — p. v	646	843	288
2.ª " "	561	646	252
3.ª " "	493	588	234
4.ª " "	408	490	216
5.ª " "	326	490	144
6.ª " "	143	490	63

Por este confronto se pode avaliar quanto as nossas tarifas estão abaixo das hespanholas e francesas. Segundo a reforma em preparação as bases de preços de passageiros são 30 réis para a 1.ª classe, 22 para a 2.ª e 15 para a 3.ª, indo com a sobretaxa de 500 % respectivamente a 180, 132 e 90 réis, preços muito inferiores aos das tarifas estrangeiras. Nas mercadorias o aumento é em média de 20 %.

Para se estabelecer a igualdade quanto teriam de subir os nossos preços ou descer o valor do franco e da peseta expresso em réis!

Vão as novas sobretaxas dar uma receita apreciavel, inferior porém a 50 % das actuaes. Com ellas ha que ocorrer aos aumentos de subvenções ao pessoal, aos agravamentos da despesa pela baixa do cambio, aos encargos financeiros, ás aquisições de material para grandes reparações e renovações.

E as aquisições de novo material circulante, especialmente locomotivas custando centos de contos?

Facil é de ver que as dificuldades serão grandes e que a profunda crise que atravessamos demanda dedicação, sacrifícios, cordura e ação pacífica e perseverante de todos: dirigentes e dirigidos.

J. Fernando de Sousa

Reforma agraria e agrícola

Veio a guerra, e em vez de produzirmos cada vez mais na terra, que é a única possível officina grande n'este paiz, produzimos cada vez m nos. Veio a paz, e longe de se resgatar o precioso tempo que perdermos, viemos perdendo os novos annos ainda com maior desatino. A agricultura portugueza já nem produz dois terços do que produzia antes da calamidade que se desencadeou sobre a Europa. E ella já então era insufficientíssima, por nunca se ter atacado realmente a problema agrario e agrícola.

O sr. Ezequiel de Campos acaba de publicar sobre este assumpto, com o expressivo título de *Lazaro!...*, um livro que diz a verdade á nação portugueza e onde estão indicadas soluções capazes de nos darem a salvação já difficilima.

Antes da guerra, havia-se contado apenas com a influencia da lei fiscal e cerealifera de 1899 para se resolver o problema agrícola, que é principalmente o das terras da metade meridional do paiz. O auctor do *Lazaro!...* diz mais uma vez a este respeito com verdade e justiça:

"Chamem-lhe a *lei benemerita*, chamem-lhe, por aleivosia, se quizerem, a *lei da fome*, o certo é que, por maiores vantagens que lhe attribuam no resto, (e bem escassas foram) a lei dos trigos de 1899, com todas as tabellas que vieram depois, só conseguiu um anno de parco abastecimento, por favor da aneza, que não pelo jogo harmonico dos factores da producção; e depois de 1911 o *deficit* de cereaes cresceu rapidamente para nos colocar em 1921, e a seguir, em peor razão de escassez que vinte e dois annos atraz, ao decretar-se a protecção ao trigo, e em muito peores circumstancias de productividade; falta nos trigo de um terço a bem mais de metade do consumo — cerca de 200.000 toneladas para 1921-22; e peor do que tal *deficit* a erosão, o deslavamento do solo e a pratica ruinosa da agricultura barbara do Sul exauriram o melhor do solo para os rios, a caminho do mar, e para o céu nas fumaradas de cafres, em agricultura androphisica.

"A carne que, pelo menos nos ovinos, vinha mais abundante com os árrotes da charneca, subiu de preço com a guerra; e na paz, a alta crescente d'aquella, mais os desfavores do trigo, vae alargando novamente os mantos de esteva, os periodos do pousio, e a pecuaria manadia, pouco importando o *deficit* de cereaes, muito menos compensadores, por motivos agrícolas e pela ingerencia do governo".

Como cahia a nossa agricultura de Castello Branco para baixo, n'esta barbarie funesta? Principalmente pela má organisação economico-social, como o sr. Ezequiel de Campos não cessa de accentuar, para concluir d'ahi a urgencia da reforma agraria.

"A posse da terra em grandes dominios — a casa agrícola alemtejana tem 300, 600, 1 000... 5.000 hec-

tares — em herança social dos romanizados que se manteve pelos séculos fora, com criados de soldada e assalariados, só podia assegurar um entendimento toleravel entre o emprezario da cultura e os trabalhadores ruraes, se a terra produzisse abundancia farta de productos vendaveis, a qual assim embaratecesse a vida. Não se tendo dado tal (por não poder dar-se pelo simples favor pautal dos trigos, com os cereaes em monocultura e peor para a policultura) — restava aos emprezarios do cultivo, proprietarios e rendeiros dos grandes tractos, a solução unica da pecuaria manadia, segura de lucros e de socego, porque o polvilhal contenta os pastores, e porque o feito da exploração por mera colheita limitará a abundancia de carne e mais productos do gado, que assim não sobrarão nunca no mercado interno, não vindo a provocar baixas como Elvino de Brito previa para o trigo, quando superabundasse — bons preços tanto mais seguros quando a raia secca está perto, escancarada, com guardas fiscaes a assegurar o contrabando.

"Ha fortes motivos de ordem intrínseca do territorio, em que o incola não dominara, ou dos quaes nem sequer aprendera a defender-se, que estorvam a suficiencia da producção agrícola; mas as razões de ordem social, fundamentadas é certo, nos caracteres do ambiente natural, são as mais poderosas para aquella deficiencia que ellas agravam progressivamente, razão suprema da pouca ventura da gente.

"Salta aos olhos do mais inexperiente estudioso, que, á medida que se agravava o encarecimento da vida, a terra se aferrolhava pelos seus donos, arredondando-se apenas dominios de herdades, ou comprando-se quintas, no jogo apressado da maré propicia do lavrador do Sul, ou do novo rico."

Depois de desenvolver larga e proficientemente a critica da situação agraria, o sr. Ezequiel de Campos chega logicamente a uma das suas conclusões fundamentaes: é urgentissimo facultar terra agrícola a toda a população que pretende dedicar-se á agricultura, limitando o mais possivel a actividade parasitaria ou pouco productiva da gente e orientando para o solo os melhores elementos demographicos disponiveis. Assim foi em Roma, assim se começou a fazer na Romenia e na Grecia, depois da guerra, assim se tem de fazer inevitavelmente em Portugal. No seu projecto, a que decerto nos referiremos depois, o auctor indica justamente a expropriação de uma parte dos lat fundios como principal meio de se obter a massa dei terrenos indispensaveis para esta reorganisação agraria.

Ao mesmo tempo, o sr. Ezequiel de Campos desenvolve a outra idéa basilar do seu plano: é urgente modificar todo o ambiente economico da agricultura. Emprego obrigatorio dos silos e das montureiras adequadas, de machinas e ferramentas normaes para cada tipo regional de laboura, facultando-se a esta os ensinamentos necessarios e animaes reproductores, selecionados, plantas e animaes de tracção obtidos pela reducção da força armada — tudo isto faz parte do plano agrícola do sr. Ezequiel de Campos, que para toda a obra do povoamento e da regeneração de todo... o nosso trabalho rural vae justamente buscar os principaes recursos já emissão de obrigações prediaes do Estado.

Quão infinitamente longe de toda esta orientação acertada veem estando todos os governos! Quão poucos os espiritos que se preocupam com os verdadeiros problemas nacionaes e com as soluções que elles exigem!

Aquillo que chegam a pensar ou a fazer não resolve nada. Assim o diz com toda a verdade o auctor:

"E' uma obcecação dos jornaes, dos governos e de toda a gente enunciar — mas só enunciar — a necessidade da *intensificação agricola*. Alguns de mais cuidado mental ainda vão até formular algumas providencias: pagar o trigo caro e o pão caro; o governo dar o seu quinhão para os tractores a importar; e premios; e facilidades de adubos... Mas ninguem quer ver que é necessário modificar desde o amago toda a organização e trabalho da lavoura portuguesa, para ella nos dar os alimentos e as matérias primas que nos faltam, podendo e devendo nós produzil-as por a terra ter capacidade para isso e para muito mais.

"Tractores em trabalho lucrativo á economia nacional, só depois de resolvido o problema do combustivel para elles muito barato; isto é, depois de termos alcool e oleos de producção nacional em bases scientificas.

"Premios de novos arroteios, quando o problema é principalmente de maior producção da terra de ha muito em cultura, não adeantam nada na solução do problema do pão.

"Facilidades na aquisição e no transporte dos adubos, quando o mais importante da questão é evitar as perdas ilegitimas da fertilidade, por mais perfeito systhema cultural, de pouco valerão tambem. E o resto é assim.

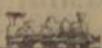
"Os factores que se costuma apresentar serão, pois, de acção esteril, ou apenas passageira e nunca suficiente. O que fôra preciso, era, com a creação do Ministerio da Agricultura no *Diario do Governo* e no Orçamento ver-se *semeado* e *creado* um espirito novo na educação — pois tal ministerio deve ter principalmente um valor educativo — que estimulassem os lavradores do paiz a melhorar muito a organização e a technica agricola."

O sr. Ezequiel de Campos escreveu esta obra em fins de 1921. Criticava com justiça o modo como foi criado o ministerio da agricultura na dictadura sionista e as providencias de fomento adoptadas pelo ministerio Granjo.

Depois d'isso o que se fez? Promulgou-se a lei do pão caríssimo, fazendo reviver a tabella de 1899, *computada em ouro*, cousa que nunca fôra. Autorisou-se a despesa de 5.000 contos de notas novas para a arborisação de serras e hidráulica florestal, que ficarão sendo as mesmas.

Não se atacou o problema da terra e tudo continuou a ir para o tundo.

Quirino de Jesus.



Os nossos carvões mineraes

Novas experiencias do carvão das minas da Sociedade Mineira do Lena, Limitada

No numero da *Gazeta* de 16 de Agosto do corrente anno, referi-me desenvolvidamente ás experiencias d'este carvão, feitas na locomotiva da Companhia Portuguesa que, no dia 2 do mesmo mez, rebocou o comboio ordinario n.º 1321 de Lisboa-Rocio a Cintra e regressou com a mesma composição a Lisboa, cerca de meia hora depois da chegada á estação d'aquella villa.

Como na referida noticia disse, não era aquella a primeira vez que nas locomotivas da Companhia

Portuguesa se faziam experiencias do carvão da Sociedade Mineira do Lena, e, posteriormente, foi experimentado em um comboio de mercadorias de Lisboa-Caes dos Soldados a Caldas da Rainha, com a carga maxima que se pode admitir nos comboios que circulam na linha do Oeste, dando tambem o melhor resultado.

Restava, portanto, submeter o referido carvão á prova de grande velocidade, usada nos expressos, e foi por isso que se resolveu efectuar com elle o comboio *Sud-Express*, realizado no dia 14 de Setembro proximo passado. Feito o respectivo convite á imprensa e a varias entidades do commercio e industria, para assistirem á partida do comboio na estação de Lisboa-Rocio, ali se encontravam em grande numero representantes dos jornaes da capital e bem assim diversas individualidades bastante conhecidas no nosso meio scientifico e que muito se interessam pelo desenvolvimento no paiz da industria carbonifera, todos satisfeitos por terem occasião de assistir a um acto que, tendo em vista a nossa dificilma situação economica, se pode considerar um grande acontecimento e atendendo a que, ainda ha poucos annos, era quasi geral a opinião de ser o nosso paiz muito pobre em combustiveis mineraes.

A hora regulamentar partia o comboio que, passada a estação de Campolide, attingiu uma velocidade entre nós nunca excedida, a ponto tal que passou em algumas estações onde não havia paragem com 1 e até 2 minutos de avanço. A chegada ás estações terminus e a outras, como Entroncamento, onde havia paragem, fez-se sempre á tabela, como mandam os regulamentos.

Alem das experiencias em maquinas do caminho de ferro, tambem já o mesmo carvão foi experimentado n'uma fabrica de refinação, n'outra de ceramica, nas officinas da Casa da Moeda, em diversas forjas, etc., com os melhores resultados, sendo muitos os pedidos que a Sociedade Mineira do Lena tem já recebido, sobre fornecimentos de carvão em grandes quantidades, os quaes não podem por enquanto ser atendidos, sem que esteja concluida e prompta a funcionar a linha ferrea que vae ser construida entre a villa de Porto de Moz e o apeadeiro de Pataias e sem a qual não é possivel fornecer carvão aos mercados em grande escala.

A Sociedade Mineira do Lena, Limitada possue 25 concessões mineiras, nos concelhos de Porto de Moz e Alcobaça, depois de ter demonstrado a existencia de diversas camadas em toda a sua extensão, possuindo, alem d'isso, 40 registos nos quaes está procedendo a pesquisas e estudos, devendo em breve pedir novas concessões. As concessões e registos obtidos abrangem uma area de cerca de 40 kilómetros quadrados, tendo a mesma Sociedade conseguido, depois de arriscar captaes em methodicas e minuciosas pesquisas, provar a existencia de ricos jazigos de carvão da epocha *mesozoica*, o qual é entre nós conhecido pela denominação de hulha jurassica. Os resultados da analyse d'este carvão já foram publicados na *Gazeta*.

Experimentado o carvão de diversos modos, sempre com bom resultado e verificada a abundancia dos respectivos jazigos, ha que tratar agora, com toda a urgencia, dos competentes meios de transporte que só se podem obter ligando os jazigos com a linha ferrea do Oeste, por meio da linha a que acima me refiro.

Essa linha, com a extensão de cerca de 18 kilómetros, será suficiente para atender à exploração das minas nos primeiros anos, mas mais tarde e tendo em vista o movimento que resultará para a linha de Oeste da exploração já iniciada de outras indústrias novas, é indispensável prolongá-la de forma a ligar com a linha de Leste, talvez próximo de Santarém ou com a projectada linha de Setil a Peniche, em Rio Maior, vindo assim a ser uma das nossas linhas de maior rendimento, atendendo à importância, sob o ponto de vista industrial, das regiões por ela atravessadas.

A linha em projecto, no troço de Porto de Moz à Pataias, já está estudada e a sua construção vai dentro de breves dias ser começada, com toda a urgência. Ao que consta, a Companhia Portuguesa concorrerá, como lhe fôr possível, para que esta obra seja executada com a maior brevidade, pois que sendo esta a Empresa que em Portugal maiores quantidades de carvão consome, com o que despende enormes sommas na aquisição de cambias, todo o interesse terá em que se explorem os carvões nacionais, tanto mais tratando-se de importantes jazigos nas proximidades das suas linhas.

Para a construção d'esta linha que será de via larga e bem assim de linhas systéma *Décauville* nas minas, oficinas, casas para o seu pessoal, etc., emitiu a Sociedade Mineira do Lena, Limitada 40.000 acções do valor nominal de Esc. 90\$00, Frcs. 500 ou £ 20, há poucos dias e em tão boa ocasião o fez que apareceram numerosos tomadores, tendo-se dentro de pouco tempo exgotado.

Quanto ao mais, os trabalhos no que respeita a galerias, poços, etc., já realizados são muito importantes e tanto interesse estão despertando que se anuncia, para muito breve a visita a esta região mineira de altas individualidades muito em evidência no nosso meio ferroviário.

Assim se vai desfazendo a prejudicial lenda de que, no nosso paiz, não ha carvão ou de que, algum que ha, é de tão inferior qualidade que não merece ser aproveitado. As provas que o carvão da Sociedade Mineira tem dado, nas diversas experiências realizadas, são tão animadoras que tem n'ellas rivalizado com o melhor carvão inglez. E é pela exploração de todos os productos do nosso solo e sub-solo, feita com inteligência, fé e perseverança, que nos libertamos em absoluto do estrangeiro, pois que a independência de uma nação, sob o ponto de vista político, para ter uma base sólida, duradoura e indestrutível, deve ser acompanhada da independência económica.

Mais vale tarde do que nunca. Mas se os trabalhos que se estão realizando, tanto na região de Porto de Moz, como n'outras regiões mineiras, tivessem já sido efectuados há anos, presentemente a nossa moeda não estaria tão desvalorizada e outra seria a nossa situação económica.

F Martins

Rápidos Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilha

A partir de hoje, os comboios expressos diurnos entre Madrid e Barcelona, com carregamentos de 1.ª e 3.ª classes e wagon-restaurante em todo o trajecto que se efectuavam três vezes por semana, passam a circular diariamente.

Os expressos Madrid-Sevilha que também circulavam três vezes por semana, passam a efectuar-se desde 1º do proximo mês de Novembro igualmente todos os dias.



Ministério do Comércio e Comunicações

Dirrecção Geral dos Caminhos de Ferro

Decreto n.º 8:380

Considerando que é cada vez mais crítica a situação financeira das empresas exploradoras de caminhos de ferro, pela crescente depreciação da moeda e consequente encarecimento dos materiais.

Considerando que os resultados da exploração do exercício de 1921 comprovam essas dificuldades pela existência de um *deficit* de exploração considerável nas linhas do Estado e de insuficiência das receitas para satisfazer os encargos financeiros obrigatórios das companhias ferroviárias, o que não permite a aquisição urgente de material fixo e circulante e acudir à situação do pessoal em face do crescente encarecimento da vida;

Considerando que o custo do transporte representa uma pequena fração do custo de mercadorias e que a sua elevação nos caminhos de ferro se mantém muito abaixo da proporção em que subiu o custo do transporte por outras vias e o das próprias mercadorias transportadas;

Considerando que as empresas ferroviárias têm solicitado o aumento das sobretaxas até o máximo de 500 por cento, o que representa um aumento de 50 por cento sobre os preços actuais;

Considerando que a situação económica do país depende em grande parte do regular funcionamento dos seus caminhos de ferro sem deficiências de serviço, condicionadas sempre pelo seu equilíbrio financeiro, que nas actuais circunstâncias só pode tentar obter-se pela elevação dos preços de transporte;

Considerando que, segundo preceitua a lei n.º 952, de 5 de Março de 1920, a receita das sobretaxas é integralmente aplicada a saldar o *deficit* de exploração, a satisfazer os encargos financeiros obrigatórios das empresas ferroviárias e à execução de obras indispensáveis e aquisição de material circulante, constituindo o remanescente receita do Estado;

Ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Usando da faculdade que nos confere o § 3.º do artigo 38º da Constituição Política da República Portuguesa, havemos por bem sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1º É autorizada a elevação até 500 por cento das sobretaxas sobre os preços das tarifas dos caminhos de ferro do continente, cabendo a cada empresa regular a sua distribuição parcial ou total até aquele limite pelos transportes de passageiros e mercadorias, separadamente ou em conjunto, conforme as condições do respectivo tráfego o aconselharem.

§ 1º São mantidas as isenções para os géneros de primeira necessidade nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 7.959

§ 2º A comissão de sobretaxas ferroviárias deverá propor ao Governo a diminuição das mesmas sobretaxas à medida que a situação cambial o permita.

Art. 2º Mantém-se em vigor não respeitante à autorização do artigo anterior as prescrições dos artigos 2.º e 3.º e 4.º do decreto n.º 7:018, de 12 de Outubro de 1920.

Art. 3º Este decreto entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e o Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar Paços do Governo da República, em 22 de Setembro de 1922.

— *Antonio Maria da Silva — João Catano de Meneses — Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães — Antonio Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Eduardo Alberto Lima Bastos — Alfredo Rodrigues Gaspá — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Júlio Navarro*

O pleito entre a Companhia dos Wagons-Lits e a Alemanha

Conforme já ha tempos referimos, a Companhia Internacional dos Wagons-Lits vinha sustentando com o Estado Allemão um pleito de reclamação pelo material que, durante a guerra lhe fôra apprehendido.

Entendia a Companhia reclamante que tinha direito a ser indemnizada não só do valor do material como tambem por perdas e danos.

Submetida a questão a um tribunal arbitral germano-belga, foi o pleito julgado no mez de Julho ultimo, sendo recentemente proclamada a sentença favorável á Companhia dos Wagons-Lits.

Esta Companhia tinha sido despojada de 35 wagons-camas e 64 restaurantes em proveito da Mitrofa, fundada durante a guerra a instancias do governo allemão para suplantar a Companhia belga.

O tribunal arbitral condenou o Estado Allemão á restituição de todos os wagons-camas e 25 restaurantes com todos os seus inventarios.

Não se sabe a razão em que o tribunal se appoiou para não mandar restituir os restantes 39 wagons-restaurantes. Além d'isso, o mesmo tribunal ordenou que sejam nomeados um ou tres peritos com a missão de determinar a indemnização a dar á Companhia dos Wagons-Lits pelos prejuizos causados pela privação do seu material e bem assim pelo deterioramento do que é restituído, e bem assim, pronunciar-se sobre se causou prejuizos e quaes, á companhia demandante a liquidação da Sociedade Allemã de wagons restaurantes (adheriu á Mitrofa) de que a Wagons-Lits era accionista, e pela fixação de um preço inferior ao seu valor real dos wagons-restaurantes sobre os quaes o governo allemão se arrojou o direito de compra.

A Companhia dos Wagons-Lits já se encontra de posse das suas 60 carruagens e deverá em breve receber as indemnizações que devem ser importantes.



NOS ESTADOS UNIDOS

Com o fim de baratear tanto quanto possível os preços dos transportes, as companhias norte-americanas estão introduzindo importantes innovações no seu material circulante, no sentido de dar á exploração a maxima intensidade.

Uma das medidas mais importantes para o efecto é a construcção de locomotivas de grande potencia que possam rebocar grandes comboios de mercadorias.

A Companhia de Erie mandou construir uma machine, que é a mais potente do mundo, e que nas experiencias já effectuadas deu os mais satisfatórios resultados.

Pesa essa locomotiva 387 toneladas, tem 28 rodas e pode rebocar ate 250 wagons com o peso de 18.200 toneladas.

Os comboios que se podem formar com estas machines podem attingir um comprimento de dois kilometros e meio, economisarão uns 30 % de pessoal, e permittirão, ao mesmo tempo organizar a circulação de um modo mais commodo para o pessoal dos semaphoros e das agulhas.

Além d'isso, darão margem a poder-se baixar os preços de transporte em uns 30 % pouco mais ou menos, e cada um d'esses comboios poderá transportar a carga de dois navios de grande tonelagem.



Metropolitanos de Madrid — O governo hespanhol deu á "Companhia do Metropolitano Alfonso XIII" a concessão da construcção de uma linha ferrea subterrânea em Madrid, com tracção electrica, desde a rua de Goya a las Ventas. Segundo o projecto já aprovado a despesa com a sua construcção orça por 1.567.942 pesetas. Esta linha, que é um prolongamento da que já se está construindo da Puerta del Sol a Goya, deve estar concluída no prazo de tres annos.

Das linhas subterrâneas em construcção a primeira que deve abrir ao serviço é a de Atocha a Valleras, prolongamento da que já está em exploração de Cuatro Caminos-Puerta del Sol Atocha.

Tortosa a La Cava — Foi tambem auctorizada pelo governo de Hespanha, sem encargo algum para o Estado, a construcção de uma linha electrica de Tortosa a La Cava.

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço de Camionagem entre Louzã e Avô, Gois Arganil, e Vila Cova

A partir de hoje é estabelecido a venda na estação de Coimbra, ás terças e quintas feiras, de bilhetes de 1.º, 2.º e 3.º classes para as povoações servidas pela carreira de camionettes da Empreza Automobilista da Beira Ltd., nas mesmas condições da já estabelecida na estação do Rocio.

Estes bilhetes são só validos para o Comboio que parte de Coimbra á tarde e para a camionette que sae de Louzã no proprio dia da venda. Igualmente é extensivo áquela estação o serviço de bagagens.

Os preços de transporfe dos passageiros e bagagens são aumentados de 30 % e os de mercadorias de 20 %, e não incidindo sobre elles a sobretaxa em vigor nas linhas de Caminhos de Ferro.

Sobretaxas

Por Decreto n.º 8380 de 22 do mez fiado foram auctorizadas as emprezas de Caminhos de Ferro a elevar até 500 por cento as sobretaxas anteriormente auctorisadas.

Este augmento de sobretaxa é extensivo a todas as cobranças feitas ao abrigo das tarifas de transporte em Caminho de Ferro, de camionagens, de despesas accessorias, seus aditamentos e Avios ao Publico em vigor, com excepção dos generos de primeira necessidade que continuam sujeitos apenas á sobretaxa anterior.

Esta medida entrou em vigor no dia 29 do mez fiado nas linhas das Companhias Portugueza, da Beira Alta e Nacional, e começa a cobrar-se desde hoje nas linhas do Sul e Sueste, Minho e Douro, Guimarães e Sociedade Estoril (linha de Cascaes), sendo n'esta ultima a sobretaxa elevada só a 400 por cento.

A razão d'este augmento é a mesma que justificou as anteriores sobretaxas, isto é, a necessidade inadivel das companhias poderem accorrer a ggravamento do preço do carvão e dos varios materiaes adquiridos no estrangeiro que, com a subida do cambio attingiram preços verdadeiramente phantasticos, e melhorar os vencimentos do seu pessoal.

União Internacional de Caminhos de Ferro

Conforme prometeram no nosso ultimo numero, a seguir publicamos os estatutos da União que hão de ser discutidos na reunião que deve realizar-se em Paris no dia 17 d'este mez:

Art. 1º—Objecto da U. I. C.— Esta União tem por objecto a unificação e o melhoramento das condições de estabelecimento e da exploração dos caminhos de ferro sob o ponto de vista do tráfego europeu. Terá o seu domicilio em Paris.

Art. 2º—Administrações participantes.

a) São membros da U. I. C.:

1." As administrações ferroviárias fundadoras enumeradas na relação annexa a estes estatutos.

2." As administrações de caminhos de ferro, que a seu pedido sejam ulteriormente admittidas, as quaes deverão aceitar os regulamentos da U. I. C e satisfazer ás condições seguintes: ter em exploração, pelo menos, 1.000 kilometros de via normal ou larga, situada na Europa ou em relação por meio de carris com as linhas da U. I. C.; prestar serviço publico de passageiros e mercadorias.

b) Empresas de transporte, de caminhos de ferro ou outros meios que não reunam as condições exigidas para serem membros da U. I. C., mas que tenham com as linhas d'esta relações de tráfego internacional, poderão a seu pedido ser admittidas como "Administrações Adherentes" no todo ou em parte, dos Regulamentos e Instituições da U. I. C.

c) Os pedidos de admissão a título de Administrações, Membros ou Adherentes, serão resolvidos em harmonia com o disposto no art. VIII, § a.

Art. 3º—Gerencia da U. I. C.-a)—A gerencia será confiada a um Comité de Gerencia (C. G.) constituído por sete Administrações-Membros. O domicilio do C. G. é fixado em Paris.

A Assembleia Geral designa os Países ou grupos de Países europeus chamados a proporcionar os Membros do Comité de Gerencia para servirem durante o prazo de quinze annos.

N'estes Países ou em grupos de Países as Administrações-Membro designarão d'entre elles as que hão-de fazer parte do C. G e fixarão a duração do mandato.

O C. G. elegerá d'entre os elementos que o constituem uma administração — Membro para a Presidencia e duas para a vice-presidencia.

O C. G. delega a solução dos assumtos correntes n'uma repartição formada pelos Presidente e vice-presidentes.

As decisões da C. G. e da Repartição são adoptadas por maioria de votos; e para o caso de empate tem o presidente voto preponderante.

A lingua oficial da U. I. C. é a francesa.

b) O C. G. é assistido por comissões constituidas para as principaes cathegories de assumtos e actualmente serão as seguintes: 1." Comissão de assumtos geraes; 2." Comissão de Trafego de Passageiros; 3." Comissão de Trafego de Mercadorias; 4." Comissão da conferencia de Horarios; 5." Comissão de Troca e Uso reciproco do material circulante; 6." Comissão de Estudo dos typos do material circulante e das questões tecnicas.

As Comissões são constituídas pelas Administrações-Membros de um certo numero de países designados pela Assembleia Geral sob proposta do C. G. para servirem por cinco annos.

O Presidente pode fazer reunir as varias comissões para a formação de comissões mixtas para o estudo de determinadas questões.

As Administrações-Membros de cada um dos países estarão representados na Comissão por um ou dois delegados titulares, podendo estes fazer-se substituir. Podem fazer-se assistir de peritos tecnicos que só terão voto consultivo.

As Administrações-Adherentes podem tomar parte nas reuniões das Comissões, com voto consultivo, nas condições indicadas no § e) d'este artigo.

c) Uma Secretaria Geral, em Paris, sob a direcção do C. G. fica encarregada da preparação e curso dos assumtos.

O secretario geral tomará parte nas reuniões do C. G. com voto consultivo.

d) O C. G. administra a U. I. C. e representa-a junto de terceiros Toma conta dos assumtos apresentados pelos Membros, reparte-os entre as Comissões e prepara e convoca a Assembleia Geral por meio de "Ordem do dia".

e) As Comissões preparam as decisões da Assembleia Geral, e podem, de acordo com o C. G. convocar para as suas reuniões as Administrações-Membros ou Adherentes, que considerem util ser ouvidas para o exame de certas questões.

As Comissões desempenham o papel de arbitros nos casos previstos no art. IX.

f) Os regulamentos internos da U. I. C. aprovados pela Assembleia Geral, ou decisões especiaes d'esta ultima, fixam as

cathegories de assumtos que podem ser resolvidos directamente pelo C. G., ou pelas Comissões, ou pelo C. G. sob proposta das Comissões, seja definitiva ou provisoriamente sob reserva de ratificação pela Assembleia Geral.

g) O C. G. pode, se o julgar conveniente, reenviar a uma Comissão, para seu novo exame, qualquer decisão, dando a confecer as razões que motivaram a devolução.

Art. 4º—Reunião da Assembleia Geral— A Assembleia Geral reune em sessão ordinaria de cinco em cinco annos. O C. G. pode convocar a Assembleia Geral em sessão extraordinaria, sendo obrigado a fazê-lo a requerimento de um minimo de seis Administrações-Membros pertencentes, pelo menos a tres países diferentes e representando pelo menos um decimo da totalidade dos votos da U. I. C

Art. 5.—Emissão de votos-a)— Só as Administrações-Membros tem representação na Assembleia Geral.

Uma Administração-Membro pode fazer se representar por uma outra, sob condição de informar antecipadamente do facto o C. G.

b) O numero de votos é estabelecido segundo o numero de kilometros de via normal (ou larga) em exploração, tal como indica o quadro das Administrações-Membros annexo aos Estatutos. A inscrição de linhas novas é feita pelo C. G. a pedido da Administração-Membro interessada com a condição de que as linhas sejam de bitola normal (ou mais larga) e aberta ao serviço publico de passageiros e mercadorias.

E' atribuido ao conjunto das Administrações-Membros de um mesmo país, segundo o extensão total das suas linhas, o numero de votos fixado no quadro annexo aos presentes Estatutos.

Os votos atribuidos ás Administrações-Membros de um país são em seguida divididos entre elles á *pro-rata* do numero de votos que corresponderiam respectivamente, segundo a formula acima, á extensão das linhas de cada uma d'ellas, levando o calculo dos quocientes até á primeira casa decimal e arredondando de forma que o total por país seja exacto.

c) Em caso de urgencia, e para evitar ter de reunir a A. G. extraordinaria, o C. G. pode consultar as Administrações-Membros por correspondencia. O voto por correspondencia não é válido se der lugar á oposição de um decimo, pelo menos, da totalidade dos votos da U. I. C

d) Nas Comissões, os delegados titulares das Administrações de cada país designados como indica o art 3º § b dispõem ao todo de um voto mais um quinto do numero de votos atribuído ás Administrações-Membros do seu país pelo § b, acima, levando o calculo até á primeira casa decimal; estes votos são repartidos entre elles conforme os accordos das Administrações-Membros interessadas e, á falta de acordo, em partes iguais.

Art. 6.—Conlagma dos votos de decisão-a)— Os votos da A. G. não terão carácter de decisão e força obrigatoria senão nos casos estritamente enumerados nos Estatutos e Regulamentos da U. I. C. e sob as condições seguintes:

1." Que as Administrações interessadas obtenham a aprovação das auctoridades administrativas ou governamentaes do seu país, para as matérias que submettam ou tenham ulteriormente de submeter a essa aprovação. Se, por este motivo, não puder uma decisão ser observada por alguma das Administrações interessadas, perde o carácter obrigatorio para as outras.

2." Que a decisão não seja contraria ás disposições de todos os tratados, existentes ou que venham a existir, entre os Estados interessados.

b) Para terem força obrigatoria, os votos da A. G. devem, além d'isso, salvo excepções previstas nos Estatutos e Regulamentos:

1." Reunir os 4/5, pelo menos, da totalidade dos votos representados;

2." Não dar lugar a ulterior oposição de 1/10 da totalidade dos votos da U. P. C.

Para serem validas, as oposições devem ser recebidas pelo C. G. no prazo maximo de cinco semanas a contar do envio da notificação de voto.

Expirado o prazo de oposição, o C. G. revê, quando proceda, o numero de votos e notifica a decisão definitiva ás Administrações-Membros assim como ás Adherentes interessadas.

As administrações interessadas darão a conhecer ao C. G. no prazo de quatro meses o seguimento dado.

O prazo de oposição pode ser reduzido, em caso de urgencia, por decisão da A. G.

c) As decisões de A. G. emitidas por maioria de votos são imediatamente tornadas efectivas sem que se lhes possa ser feita oposição nos casos seguintes:

1." Designação do País encarregado de Gerencia;

2." Eleição das Comissões;

3." Devolução dos Assumtos ás Comissões;

4." Fixação de lugar da proxima A. G.

d) Os estatutos ou Regulamentos da U. I. C. não podem ser modificados pela A. G. cujo voto é submetido n'este caso, ás regras fixadas pelo § b) do presente artigo.

e) Nenhuma medida tarifaria (preço, ou condições) pode ser imposta a uma administração, Membro ou Adherente, contra a sua vontade.

5) As regras fixadas nos §§ a) e b) do presente artigo applicam-se ás decisões do C. G. e das Comissões no caso em que o poder de decisão lhes é conferido pelos Estatutos e Regulamento ou por delegação especial de A. G.

O prazo de oposição duma decisão duma Comissão pode em caso de urgencia, ser reduzido pelo C. G.

g) Em todos os outros casos alem dos previstos nos §§ a) e b) do presente artigo, as conclusões da A. G., do C. G. e das Comissões, adoptadas por maioria de votos, tem o carácter de votos ou recomendações, cujas Administrações, Membros ou Adherentes, se comprometem a observar na medida do possível.

Art. 7º a) Divisão das despesas de U. I. C. F.

As quotas das Administrações Adherentes são fixadas pela A. G. sob proposta de Comissão de Assumptos geraes

b) As despesas da U. I. C. F. alem das previstas no § c) d'este artigo, são, dedução feita das quotas previstas no § a), divididas entre as Administrações e Membros á *pro rata* dos votos de que despendem na A. G.

Pelo C. G. serão pedidos no começo de cada semestre as provisões necessarias para fazer face ás despesas, segundo as previsões feitas para o semestre.

c) Os Regulamentos na U. I. C. F. poderão prever outros modos de partilha para certas categorias especiaes de despesas ou outros casos particulares.

Art. 8º Admissão de novos membros. Cessações da participação A admissão de um novo Membro ou de um Adherente é pronunciada a titulo provisório pelo C. G. com o parecer favorável da Comissão de Assumptos Geraes. Deve ser ratificada pela primeira A. G. O novo Membro não tem direito de votar se não depois dessa ratificação. No caso de rejeição pela Comissão ou pelo C. G., o requerente pode apelar para a A. G.

b) A participação da U. I. C. F. de uma administração, Membro ou Adherente, cessa logo que o C. G. tendo verificado que as condições ou admissão não forem satisfeitas, a tenham notificado a essa administração. Esta pode, no prazo de 6 meses, reclamar d'essa decisão para a A. G. A reclamação é suspensiva.

c) A exclusão de um Membro pode ser decidida pelo A. G. a pedido do C. G. é com o parecer favorável da Comissão dos Assumptos geraes no caso da não execução d'uma decisão da U. I. C. F. com força obrigatoria.

d) Qualquer administração que entrar em liquidação ou em falencia, deixará *ipso facto*, de fazer parte da U. I. C. F. O mesmo fica estabelecido para qualquer Administração que esteja em atraso de dois annos no pagamento das suas quotas.

e) Qualquer Membro ou Adherente pode retirar-se da U. I. C. F. mediante aviso previo de 6 meses

Art. 9º – Arbitragem – Os litígios entre as Administrações Membros são reguladas por arbitragem perante as Comissões competentes, com exclusão da via judicial, nos casos taxativamente previstas pelos Regulamentos da U. I. C. F.

A arbitragem é facultativa em todos os outros casos

As sentenças arbitrais das Comissões não são submetidas á ratificação dos Membros de U. I. C. F. Se os representantes das partes pertencerem á Comissão perante a qual foi apresentado o litígio, não podem participar da sua discussão, nem intervir na decisão.

As Administrações Adherentes ficam igualmente sujeitas ás prescripções do presente artigo, na medida da sua participação nas instituições da U. I. C. F.

Annexo aos Estatutos

Formula para o numero de votos attribuido ás Administrações Membros de cada Paiz em função do numero de kilometros de via fereira d'essas Administrações.

Até	1.000 kilometros	1 voto
De 1.001 a 3.000	"	2 votos
" 3.001 a 5.000	"	3 "
" 5.001 a 7.000	"	4 "
" 7.001 a 9.000	"	5 "
" 9.001 a 12.000	"	6 "
" 12.001 a 15.000	"	7 "
" 15.001 a 20.000	"	8 "
" 20.001 a 25.000	"	9 "
" 25.001 a 30.000	"	10 "
" 30.001 a 40.000	"	11 "
" 40.001 a 50.000	"	12 "
Além de	50.000	13 "



EM FRANÇA

Os ferro-viarios renunciam ao regimen das oito horas

Os ferro-viarios franceses renunciaram ao dia das 8 horas de trabalho.

Foi uma resolução feliz, que contribuirá poderosamente para o restabelecimento da normalidade da vi-

da economica do paiz, tão prejudicada entre outras coisas, pelo regimen das 8 horas, conjugado com a elevação dos salarios.

O dia de 8 horas nos caminhos de ferro franceses representava um prejuizo superior a 400 milhões de francos por anno.

Para compensar tal prejuizo só se apresentavam trez soluções: elevação de tarifas, que já tinham sido aumentadas por diferentes vezes até atingirem mais de 200 %; diminuição de salarios, o que de momento, pelo menos, importava num grave prejuizo para o trabalhador que este não poderia suportar, e o aumento de horas de trabalho, numa solução em que era possível conciliar os interesses do proletario, das Companhias e do publico em geral.

Foi esta ultima resolução a que se chegou por acordo entre os representantes dos empregados e o Alto Conselho Ferro-viario.

D'esta forma o ferro-viario franceses como já anteriormente fizera o alemão, dando provas das suas boas intenções, colabora na normalização da economia da nação cujos resultados o proletariado é o primeiro a sentir os efeitos.

A situação actual dos caminhos de ferro franceses

A propósito, a seguir damos alguns dados sobre a situação em que se encontram actualmente os caminhos de ferro franceses, pelos quais se pode ajudar a melhoria que se vae acentuando tanto na parte financeira como no que respeita a material de transportes e ao serviço de exploração, e que mostram a boa administração que a elles preside.

Em 1920, o *deficit* dos seis caminhos de ferro explorados pelo Estado elevára-se a cerca de 3.000 milhões de francos.

Em 1921 ultrapassou essa cifra, e este anno tudo leva a crer que não será superior a 1.000 milhões.

Quanto a material é tambem sensivel a melhorar. Em Julho de 1914 o material estava avariado e elevava-se a 1.720 locomotivas, 4.520 carruagens e 15 vagões diversos. Em 1919 havia umas 3.418 locomotivas, 13.800 carruagens de passageiros e 59.300 vagões. Actualmente essas quantidades baixaram com a saída de material que durante a guerra se começou e que pouco mais pôde dar.

Em grande parte deve-se á industria particular o fabrico do material. Antes da guerra todas as reparações do material eram feitas nas officinas das companhias ferroviarias, hoje são confiadas na maior parte á industria particular que se desempenha admiravelmente da missão. Só no ultimo mes de Agosto foram postas a circular 103 locomotivas, 783 carruagens e 10.220 vagões saídos das officinas particulares. Das officinas das Companhias saíram no mesmo mes 140 locomotivas, 25.099 carruagens e 10.221 vagões.

Quanto á segurança dos passageiros nos caminhos de ferro franceses, foram tomadas medidas tendentes a reduzir o numero de accidentes e a gravidade das suas consequencias.

Dentro em pouco tempo todas as linhas ferreas serão dotadas de um apparelho electrico chamado *crocodile*, que repete na machina os signaes das vias, e assim aos machinistas não pode passar despercebido qualquer accidente que se produza. Tambem dentro em pouco todos os comboios serão illuminados a electricidade em vez de gás.

Outros importantes melhoramentos se projectam, tais como, grandes carruagens metálicas sem passadeiras de madeira, camas em segunda e terceira classe, carruagens-salões de dez e a electrificação de todas as linhas francesas.

Já as companhias de Orleans, Midi e P. L. M. começaram a electrificar as suas linhas e é de esperar que dentro de uns 20 annos, em França deixe de se empregar vapor nos caminhos de ferro.


A Gazeta inicia hoje a transcrição das interessantes instruções profissionais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por, além de serem um documento proficientemente bem elaborado, ser o único que no género existe nos Caminhos de Ferro da Península.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalização, Movimento e Trafego)

INSTRUÇÃO E N.º 4 (1)

Instrução profissional

A fim de facilitar a instrução profissional do pessoal da Exploração, convém publicar, — de uma só vez, — os programmas de todos os concursos.

Estes programmas teem carácter permanente e vigorão enquanto, por motivo bastante, não forem rectificados; a sua publicação antecipada permitirá ao pessoal preparar-se, com tempo e devidamente, para os concursos correspondentes.

Equalmente se torna necessário determinar e reunir as bases geraes, em que o ensino profissional, sob os seus diversos aspectos, deve ser ministrado, afim de se conseguir (como é indispensável) um grau de cultura profissional superior ao que hoje se observa.

E' o que se faz na presente Instrução, — que para surtir os seus efeitos — deve ser distribuida individualmente a cada agente administrativo, sem prejuizo dos exemplares destinados aos archivos de estações, repartições, etc.

1. PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

1) Sub-chefe de Exploração

a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, Código Commercial, disposições geraes e contractos permanentes que interessam á Divisão de Exploração;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado, funções da Divisão de Exploração, atribuições dos Serviços que a compõem, desenvolvimento e interpretação do papel que cabe aos sub-chefes de Exploração, secções, zonas, districtos;

c) Horários: Traçado, uso e significação dos graficos, vantagens do seu uso. Organização dos horários, especialmente sob o ponto de vista commercial. Organização accessoria dos horários (rotações do material e pessoal, escalas, reservas de carruagens, composições, etc.) Serviços especiaes, suas marchas, circulares de annuncio, etc.;

d) Distribuição do material: Regras e sua interpretação, escolha do material, preferencias legítimas, etc. Aplicação do material circulante, conforme a mercadoria. Cargas. Cantões e sua organização;

e) Serviços externos: Serviço combinado. Transmissões. Troca de material. Estações de serviço comum. Agencias aduaneiras. Convenio para as reclamações em serviço combinado. Serviços de investigação;

f) Pessoal: Organização. Dormitorios. Instrução. Disciplina. Pretenções. Escalas. Acção dos agentes superiores das circumscrições;

g) Receitas: Cobrança e sua fiscalização. Contabilidade de estações e bilheteiras. Revisão. Fiscalização do serviço dos revisores de bilhetes. Contra-revisão;

h) Trafego: Concorrência ás linhas do Sul e Sueste e meio de a evitar. Leilões. Fiscalização de bufetes, colocação de anuncios etc. Chamada de trafego (nas feiras, no serviço normal, etc.);

i) Comunicações electicas: Telegrapho e telephone usados em caminhos de ferro e designadamente no Sul e Sueste. Comparação dos seus serviços. Rede de comunicações. Signalização electrica;

j) Reclamações e averiguações: Fiscalização do serviço para evitar irregularidades. Procedimento a haver, uma vez dada a irregularidade. Processos de reclamação. Entendimento e transacção com o publico.

2) Chefe da Secção do Pessoal e Contabilidade

a) Regulamentos de polícia e exploração, serviço interno e contabilidade; circulares, instruções e ordens permanentes da Divisão de Exploração;

b) Atribuições dos Serviços que compõem a Divisão de Exploração. Funcções da repartição respectiva e suas relações com as repartições dos Serviços;

c) Analyse, despacho e expediente originado nos documentos da Divisão de Exploração vindos da linha, nos que provém dos Serviços respectivos e em todos os demais;

d) Fiscalização e acção geral a exercer pela Divisão de Exploração por intermedio da repartição respectiva;

e) Contractos que interessam á Divisão de Exploração, sua organização e interpretação

f) Montagem, organização e prática dos serviços de contabilidade da Divisão de Exploração, (especialmente os que se referem ao processo de pagamento), quer na linha, quer na Divisão de exploração Central; escolha e direcção do pessoal nesta parte;

g) Montagem, organização e prática dos serviços referentes ao pessoal (cadastros, instrução, prémios, castigos, promoções, habitação, etc.) quer na linha, quer na Divisão de exploração Central;

h) Documentos a enviar periodicamente pelos serviços, circunscrições, etc. e pela repartição;

i) Relações com outras administrações ou companhias e com o público.

3) Inspector Principal da Exploração

a) Leis e regulamento de política e exploração, regulamento internos, Código Comercial, disposições geraes e contratos permanentes que interessam à Divisão de Exploração;

b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado, funções da Divisão de Exploração. Papel dos inspectores principais Circunscrições e prática do seu serviço. Rede dos caminhos de ferro nacionais;

c) Serviço nas estações comuns e de simples transmissão, troca de material, camionagens, serviço a domicílio, cargas e descargas, etc.; análise e aplicação prática dos respectivos contratos e convénios;

(Continua)

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio de Conselho de Administração e Parece do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922.

(Continuação)

Trafego entre Portugal e Hespanha

O trafego entre Portugal e Hespanha e vice-versa, pelas duas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara, em 1921 comparado com o de 1920, vai indicado nos dois quadros seguintes:

Designação	1920		1921		Difere enças em 1921
	Passageiros	Número	Partidos	Chegados	
Passageiros Número.....	4.934		4.404	6.553	418 - 6,8% = 31,0% = 12000
Chegados.....	6.135		6.815,2	7.929	2113,8 = 31,0% = 24,7%
Mercadorias (G. V. e P. V.) - Ton. a	22.336,4		17.905,5		430,9 = 20,0% = 36,4%
Recebidas					

Fronteira de Badajoz

Designação	1920		1921		Diferenças em 1921
	Passageiros	Número	Partidos	Chegados	
Passageiros - Número.....	6.857		5.677	8.859	1.182 = 20,0% = 20,7%
Chegados.....	11.578		8.563,1	4.889,4	2.719 = 30,7% = 13,8%
Mercadorias (G. V. e P. V.) - Toneladas	5.560,7		7.584,3	2.023,6	2.023,6 = 36,4%
Recebidas.....					

Despesas de Exploração

Afora outras causas que concorreram muito para o aumento das despesas n'este anno, duas ha de que não podemos deixar de fazer menção especial e que de um modo geral influiram d'uma maneira decisiva, no excesso das despesas em relação ao orçamento e ás do anno anterior; foram as diferenças cambiaes nos diversos pagamentos efectuados e os aumentos geraes, tanto nos vencimentos como nas subvenções do pessoal, concedidos pela Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 88 que começou a vigorar em 24 de Outubro de 1920.

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 24 de Setembro de 1922

Ao escrevermos este boletim a libra cheque está a cerca de 100\$00, tendo vindo já para baixo de 2,5 o cambio sobre Londres. Ao subir ao poder o sr. António Maria da Silva, essa divisa estava ainda em volta de 4,5, o que dava cerca de 53\$33 para preço da libra cheque. Assim durante a gerencia do actual governo, ou seja em cerca de 8 meses, o agio cambial duplicou, nas alturas trágicas onde anda.

Parallelamente a isso veio aumentando o custo da vida. Ele deve estar dentro em pouco no dobro do que era em fevereiro, com tendencias para ir ao triplo e a mais ainda sob a influencia de todos os factores anteriores e das novas leis de subvenções e de finanças, cujos efeitos vão ser muito graves.

Bastariam estes factos para se comprehender que foi desastrosa a gerencia financeira e económica deste governo, em conjugação com as desordens lastimaveis das chamadas classes produtivas. Nunca houve um periodo tão funesto para a economia publica e privada, porque nunca houve tão grandes saltos adversos na queda do escudo e no encarecimento da vida, onde todos os males moraes e materiaes do paiz teem agora uma expressão decisiva.

Parece, porém, que nem todos reparam suficientemente n'este avanço da tragedia nacional, e muito menos no significado que ela apresenta. Ha dias o sr. António Maria da Silva, em conversa com um jornalista do *Rebate*, deu balanço á sua gerencia, julgando-a com o melhor dos optimismos. Dando a lista das leis promulgadas e dos decretos principaes publicados, queria inculcar manifestamente que o seu governo fizera obra mais e mais perfeita que os seus antecessores. Poz na frente o facto de se haver aprovado afinal um orçamento, de se ter acabado com o preço politico do pão e de se haver votado uma lei fiscal *que deve equilibrar as contas do Estado*.

Quasi diríamos que é tão grave ter e manifestar estas impressões o chefe do governo, como haver este conduzido o cambio e o custo da vida para o ponto onde os vemos. E' aterrador que não veja ou oculte o mais tragico das realidades quem mais deve trabalhar para vencer o mal e fazer o bem do paiz.

O orçamento aprovado é falso. Apenas do desaparecimento do preço politico do pão, as despesas do estado, comprehendidas as que se votaram recentemente, as novas subvenções, os novos agios, e os juros dos adeantamentos britanicos excederão já um milhão de contos. As receitas, não contando com as da nova lei fiscal, não chegaram bem a 300 000 contos. Assim a perspectiva era de um *deficit* de mais de 700.000 contos no exercicio de 1922-23. Quanto pruduzirá a lei fiscal no mesmo exercicio? Cumprida com todo o rigor arrancaria de certo mais de 400.000 contos ao paiz, que seriam para o prolongamento de todas as nossas despesas ruinosas. Mas ninguem pode esperar dahi tal soma! Já será um resultado enorme se trouxerem na rede 200.000 contos, quando é certo que os impostos correlativos que figuravam no orçamento aprovado chegavam apenas á quarta parte.

Assim, a perspectiva é ainda de um *deficit* superior a 400 000 contos, ou talvez 350.000 se não contarmos os juros dos suprimentos dos ingleses. E' será só isto? Infelizmente parece-me que não. Tudo leva a crer que se mantém a actual governação dos partidos, sob qualquer forma. Com ela e com tudo o mais vamos ter cambios ainda mais tragicos e as suas habituais consequencias. As despesas do Estado, em novos agios e em novas subvenções galoparão em 1923 como em 1922. O que está para traz deixar-nos prever que é isto o que está para deante.

Sonham empréstimos externos com os tabacos e phosphoros como já dissemos? Não os poderão obter em condições aceitáveis, enquanto não for outra a governação. Se houvesse um alívio cambial passageiro, tudo peoraria depois ainda mais, com os novos juros em ouro e o prolongamento de todas as nossas desordens financeiras e económicas.

N'uma palavra, só nos podemos salvar com uma governação excepcional que dê o corte fundo no orçamento, faça a justiça fiscal e resolva o problema agrario e agricola. Em nada d'isso pensam os partidos, que só podem prolongar e desenvolver o sistema da nossa ruina, por melhor que seja a vontade dos homens.

Cambios (Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga **SIVONIER**.
Sahirá a 5 de Outubro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Boulogne e Damburgo
Vapor alemão **ANTONIO DELFINO**.
Sahirá a 4 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50



Bordeus
Vapor Danzig **SADO**.
Sahirá a 13 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcelos, Lt. Caes do Sodré, 52



Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor inglez **STRABO**.
Sahirá a 11 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Bordeus
Vapor holandez **VOLUBILIS**.
Sahirá a 31 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Bordeus
Vapor holandez **FIGUIG**.
Sahirá a 11 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Casa Blanca
Vapor frances **FIGUIG**.
Sahirá a 1 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira.



Casa Blanca
Vapor holandez **VOLUBILIS**.
Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1



Hamburgo
Vapor brasileiro **JOAZEIRO**.
Sahirá de 5 a 6 de Outubro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Hamburgo
Vapor brasileiro **CURVELO**.
Sahirá de 5 a 6 de Outubro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



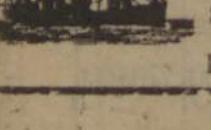
Hamburgo
Vapor alemão **SAFFI**.
Sahirá a 2 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Hamburgo
Vapor **HANS**.
Sahirá de 5 a 10 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor holandez **ORANIA**.
Sahirá a 2 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam
Vapor holandez **GELRIA**.
Sahirá a 11 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, n.º 4.



Liverpool

Vapor brasileiro **SANTOS**.
Esperado a 30 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.

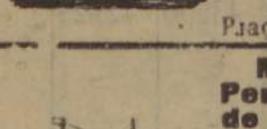


Leixões e Liverpool
Vapor inglez **PANCRAS**.
Sahirá a 16 de Outubro.
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10-2.º



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

Vapor holandez **FLANDRIA**.
Sahirá a 16 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor inglez **ARAGUAYA**.
Sahirá a 10 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Moçambique, Beira e Lourenço Marques
Vapor **CARLOW CASTLE**.
Sairá a 9 de Outubro.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Cais do Sodré, 64



Madeira e Canárias
Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahirá a 6 de Outubro.
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10-2.º



Madeira e Canárias
Vapor inglez **ALONDRA**.
Sahirá a 13 de Outubro.
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Marselha
Vapor frances **ROMA**.
Sahirá a 11 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Natal, Lourenço Marques e Beira
Vapor inglez **CLAN MACMAS-TER**.
Sahirá a 3 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Oriente
Vapor holandez **MENADO**.
Sahirá a 15 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.



Ponta Delgada, Angra, Horta, Providence e New-York
Vapor frances **CANADA**.
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul e outros portos do Brasil
Vapor inglez **SABOR**.
Sahirá a 8 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor holandez **EEMLAUD**.
Sahirá a 10 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Liverpool
Vapor inglez **DESSNA**.
Sahirá a 6 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.



Paranaguá, S. Francisco do Sul, Desterro e Rio Grande do Sul
Vapor alemão **SANTA TE-REZA**.

Sahirá a 12 de Outubro.
Agencia Marcus e Harting, Rocio n.º 50.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor alemão **RIO DE JA-NEIRO**.



Sahirá a 12 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Pará, Maranhão, Ceará, Natal, Cabo Frio, Macelo
Vapor brasileiro **ALEGRETE**.



Esperado a 30 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.



Porto Santo, Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, Santa Cruz, S. Jorge, Pico, Fayal
Vapor portuguez **LIMA**.



Sahirá a 5 de Outubro.
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º



Rouen, Londres e Anvers
Vapor Danzig **TEJO**.



Sahirá a 8 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen e Bordeus
Vapor holandez **HEENOLIET**.



Sahirá a 1 de Outubro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Rouen
Vapor dinamarquez **JAGERS-BORG**.



Sahirá a 1 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor alemão **ANTONIO DELFINO**.



Sahirá a 30 de Outubro.
Agencia Marcus & Harting, Rocio n.º 50.



Rio de Janeiro
Vapor brasileiro **BAGÉ**.



Sahirá a 24 de Outubro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor, Rua do Ouro, 29.

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires
Vapor inglez **DESEADO**.

Sahirá a 12 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47.

Vigo e Liverpool
Vapor inglez **DESSNA**.

Sahirá a 6 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, e Southampton
Vapor inglez **ARLANZE**.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1895

AVISO AO PÚBLICO

SOBRETAXAS

A partir de 1 de Maio de 1922 e em harmonia com a autorização concedida pelo Decreto n.º 7.959 publicado no *Diario do Governo* de 3 de Janeiro de 1922, é elevada a 250 % a sobretaxa de 200 %, actualmente em vigor nas linhas désta Companhia, para todas as cobranças relativas a passageiros.

Fica pelo presente modificado o Aviso ao Públíco A n.º 43 de 4 de Janeiro de 1922.

Lisboa, 22 de Abril de 1922.

O Sub-Director da Companhia
Santos Viegas

A n.º 44

Exploração - Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1640

300 exemplares