

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-direcção — L. DE MENDONÇA E COTA

Secretario 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 Numero 836

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

Minho e Douro. — Aviso ao Publico: Sobretaxas.

SUMMARIO

As novas sobretaxas e o problema ferroviario, por J. Fernando de Sousa	217
Reforma Agraria e Agricola, por Quirino de Jesus	219
Os nossos carvões minerais, por F. Martins	221
Rapidos Madrid-Barcelona Madrid-Sevilha	221
Parte official	221
O pleito entre a Companhia Wagons-lits e a Allemanha	222
Nos Estados Unidos	222
Linhas estrangeiras	222
Viagens e Transportes	222
União Internacional de Caminhos de Ferro	223
Em Franca	224
Caminhos de Ferro do Estado	225
Companha dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	226
Parte Financeira:	
Cotações	227
Vapores	228
Boletim Commercial e Financeiro	228

As novas sobretaxas e o problema ferro-viario

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

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

Convem 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 reís	Novo preço reís	Augmento reís
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. Convem ainda notar que por um criterio erroneo tem 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 augmento de preços.

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

O consumidor vae soffrer 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 symthomas de depreciação da nossa moeda, esse agravamento de tarifas não tinha grande alcance, se outros não viessem por varias formas tornar ruinel para muitos o problema da vida.

Se compararmos o augmento 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 augmento, 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 grèves, que os manejos subterraneos procuram desencandear, dando-lhes character revolucionario e assignalando-as pela brutalidade criminosa de destruição do material.

Não são risonhas as perspectivas.

Para as desanuviar um pouco será preciso: 1.º que a elevação de tarifas não venha a corresponder retrahimento do trafego, 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 publico.

Por emquanto 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 occorrenca 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 impuzeram, 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 taes 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 augmento da circulação fiduciaria. Isto com prejuizo de outras obras de fomento a que faltam os recursos de um fundo especial largamente dotado para occorrer a encargos de emprestimos e com o agravamento certo da depressão cambial por e-se abalo da emmissão de notas!

Sobre revisão de contractos em harmonia com as imperiosas circumstancias 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 esperanza por mais que nos pareça humanamente impossivel o exito da lucta com difficuldades esmagadoras?

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

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

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

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

1.º Renuncie resolutamente o governo ao uso da anctorisação parlamentar para a applicação de 30.500 contos provenientes do augmento da circulação fiduciaria a complementos das linhas do Estado. Nem uma nota emittida para esse fim. Reveja o plano da acção severamente restricto á conclusão inadiavel 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 augmento da receita de impostos de transitio e sello correlativo do das sobretaxas — se occorra aos encargos de um emprestimo 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 tem 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 intelligente e activo, empenhado em dar a maxima eficiencia á sua acção diplomatica 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 applauso de todos a pasta do Trabalho.

Resgate a criminosa inercia do seu antecessor, o sr. Lima Basto e preste ao paiz o incalculavel 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, conscio de ter prestado relevantes serviços ao paiz.

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

Comparemos esse agravamento das tarifas, determinando o augmento 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 francezas. 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 augmento é em média de 20 %.

Para se estabelecer a egualdade 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 apreciaavel, inferior porém a 50 % das actuaes. Com ellas ha que occorrer aos augmentos 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 difficuldades serão grandes e que a profunda crise que atravessamos demanda dedicação, sacrificios, cordura e acção pacifica e perseverante de todos: dirigentes e dirigidos.

J. Fernando de Sousa

Reforma agraria e agricola

Veio a guerra, e em vez de produzirmos cada vez mais na terra, que é a unica possivel officina grande n'este paiz, produzimos cada vez m nos. Veio a paz, e longe de se resgatar o precioso tempo que perderamos, 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 insufficientissima, por nunca se ter atacado realmente a problema agrario e agricola.

O sr. Ezequiel de Campos acaba de publicar sobre este assumpto, com o expressivo titulo 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 agricola, 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 om terço a bem mais de metade do consumo — cêrca de 200.000 toneladas para 1921-22; e peor do que tal *deficit* a erosão, o deslavrimento 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 árroteios da charneca, subiu de preço com a guerra; e na paz, a alta crescente d'aquella, mais os desfavores do trigal, 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 agricolas e pela ingerencia do governo".

Como cahia a nossa agricultura de Castello Branco para baixo, n'esta barbarie funesta? Principalmente pela má organização 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 agricola alemtejana tem 300, 600, 1 000... 5.000 hec-

tares — em herança social dos romanizados que se manteve pelos seculos fora, com creados de soldada e assalariados, só podia assegurar um entendimento toleravel entre o empresario 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 empresarios 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 intrinseca do territorio, em que o incola não dominara, ou dos quaes nem sequer aprendera a defender-se, que estorvam a suficiencia da producção agricola; 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 agricola 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 latfundios como principal meio de se obter a massa dei terrenos indispensaveis para esta reorganização 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 typo regional de lavoura, facultando-se a esta os ensinamentos necessarios e animaes reproductores, seleccionados, plantas e animaes de tracção obtidos pela redução da força armada — tudo isto faz parte do plano agricola do sr. Ezequiel de Campos, que para toda a obra do povoamento e da regenerado 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 necessario modificar desde o amago toda a organização e trabalho da lavoura portugueza, para ella nos dar os alimentos e as materias primas que nos faltam, podendo e devendo nós produzi-las 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 illegitimas da fertilidade, por mais perfeito systema 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 criação 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 estimulasse 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 creado o ministerio da agricultura na dictadura sidonista e as providencias de fomento adoptadas pelo ministerio Granjo.

Depois d’isso o que se fez? Promulgou-se a lei do pão carissimo, fazendo reviver a tabella de 1899, *computada em ouro*, cousa que nunca fôra. Auctorisou-se a despeza de 5.000 contos de notas novas para a arborisação de serras e hydraulica 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 minae 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 Portugueza 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

Portugueza 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 difficilissima 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 possui 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 kilometros quadrados, tendo a mesma Sociedade conseguido, depois de arriscar capitales 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 kilometros, será suficiente para atender á exploração das minas nos primeiros annos, mas mais tarde e tendo em vista o movimento que resultará para a linha de Oeste da exploração já iniciada de outras industrias novas, é indispensavel prolongal-a de forma a ligar com a linha de Leste, talvez proximo de Santarem ou com a projectada linha de Setil a Peniche, em Rio Maior, vindo assim a ser uma das nossas linhas de maior rendimento, atendendo á importancia, sob o ponto de vista industrial, das regiões por ela atravessadas.

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

Para a construcção d'esta linha que será de via larga e bem assim de linhas *systema Décauville* nas minas, oficinas, casas para o seu pessoal, etc., emittiu a Sociedade Mineira do Lena, Limitada 40.000 acções do valor nominal de Esc. 90\$00, Frcs. 500 ou £ 20, ha poucos dias e em tão boa occasião 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 annuncia, para muito breve a visita a esta região mineira de altas individualidades muito em evidencia no nosso meio ferroviario.

Assim se vae 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 experiencias realizadas, são tão animadoras que tem n'ellas rivalisado com o melhor carvão inglez. E é pela exploração de todos os productos do nosso solo e sub-solo, feita com intelligencia, fé e perseverança, que nos libertamos em absoluto do estrangeiro, pois que a independencia de uma nação, sob o ponto de vista politico, para ter uma base solida, duradoura e indestructivel, deve ser acompanhada da independencia economica.

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

F Martins



Ministério do Comercio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Decreto n.º 8:380

Considerando que é cada vez mais critica 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 exercicio de 1921 comprovam essas dificuldades pela existencia de um *deficit* de exploração considerável nas linhas do Estado e de insuficiencia 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 fracção 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 maximo 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 equilibrio financeiro, que nas actuais circunstancias só pode tentar obter-se pela elevação dos preços de transporte;

Considerando que, segundo preceitua a lei n.º 952; de 5 de Mar o 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 á execução de obras indispensáveis e aquisição de material circulantes, 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 38.º da Constituição Política da República Portuguesa, havemos por bem sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1.º 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 áquele limite pelos transportes de passageiros e mercadorias, separadamente ou em conjunto, conforme as condições do respectivo tráfego o aconselharem.

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

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

Art. 2.º Mantêm-se em vigor no 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. 3.º Este decreto entra immediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrario.

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 Catanho de Meneses — Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães — Antonio Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Eduardo Alberto Lima Bastos — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco B rges — Ernesto Júlio Navarro.

Rapidos Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilha

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

Os expressos Madrid-Sevilha que tambem circulavam tres vezes por semana, passam a effectuar-se desde 1 do proximo mez de Novembro egualmente todos os dias.

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

Conforme já ha tempos referimos, a Companhia Internacional dos Wagons-Lits vinha sustentando com o Estado Allemao 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 favoravel 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 allemao para suplantar a Companhia belga.

O tribunal arbitral condemnou o Estado Allemao 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 indemnisação 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 Allema 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 allemao 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 idemnisações que devem ser importantes.

NOS ESTADOS UNIDOS

Com o fim de baratear tanto quanto possivel 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 effeito é a construcção de locomotivas de grande potencia que possam rebocar grandes comboios de mercadorias.

A Companhia de Erie maíndou construir uma machina, que é a mais potente do mundo, e que nas experiencias já effectuadas deu os mais satisfatorios 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 machinas podem attingir um comprimento de dois kilometros e meio, economisarão uns 30 % de pessoal, e permitirão, 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 subterranea em Madrid, com tracção electrica, desde a rua de Goya a las Ventas. Segundo o projecto já approved a despeza 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 concluida no prazo de tres annos.

Das linhas subterraneas em construcção a primeira que deve abrir ao serviço é a de Atocha a Valleras, prolongamento da que já está em exploração de Cuatro Camiños-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, Góis Arganil, e Villa Cova

A partir de hoje é estabelecido a venda na estação de Coimbra, ás terças e quintas feiras, de bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes para as povoações servidas pela carreira de camionettes da Empreza Automobiliista 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 e a camionette que sae de Louzã no proprio dia da venda. Igualmente é extensivo áquella estação o serviço de bagagens.

Os preços de transporte dos passageiros e bagagens são augmentados 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 findo foram auctorizadas as empresas de Caminhos de Ferro a elevar até 500 por cento as sobretaxas anteriormente auctorizadas.

Este augmento de sobretaxa é extensivo a todas as cobranças feitas ao abrigo das tarifas de transporte em Caminho de Ferro, de camionagens, de despezas 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 findo 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 inadiavel 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 prometeramos 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. 1.º—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 trafego europeu. Terá o seu domicilio em Paris.

Art. 2.º—Administrações participantes.

a) São membros da U. I. C.:

1.º As administrações ferroviarias fundadoras enumeradas na relação annexa a estes estatutos.

2.º As administrações de caminhos de ferro, que a seu pedido sejam ulteriormente admittidas, as quaes deverão acceitar 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 reünam as condições exigidas para serem membros da U. I. C., mas que tenham com as linhas d'esta relações de trafego 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 titulo de Administrações, Membros ou Adherentes, serão resolvidos em harmonia com o disposto no art. VIII, § a.

Art. 3.º—Gerencia da U. C. I.-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 Paizes ou grupos de Paizes europeus chamados a proporcionar os Membros do *Comité* de Gerencia para servirem durante o prazo de quinze annos.

N'estes Paizes ou em grupos de Paizes as Administrações-Membro designarão d'entre ellas 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 assumptos 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 official da U. I. C. é a franceza.

b) O C. G. é assistido por commissões constituídas para as principaes categorias de assumptos e actualmente serão as seguintes: 1.º Commissão de assumptos geraes; 2.º Commissão de Trafego de Passageiros; 3.º Commissão de Trafego de Mercadorias; 4.º Commissão da Conferencia de Horarios; 5.º Commissão de Troca e Uso reciproco do material circulante; 6.º Commissão de Estudo dos typos do material circulante e das questões technicas.

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

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

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

As Administrações-Adherentes podem tomar parte nas reuniões das Commissões, 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 assumptos.

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 assumptos apresentados pelos Membros, reparte-os entre as Commissões e prepara e convoca a Assembleia Geral por meio de "Ordem do dia".

e) As Commissões preparam as decisões da Assembleia Geral, e podem, de accordo 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 Commissões desempenham o papel de arbitros nos casos previstos no art. IX.

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

categorias de assumptos que podem ser resolvidos directamente pelo C. G., ou pelas Commissões, ou pelo C. G. sob proposta das Commissões, 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 conhecer as razões que motivaram a devolução.

Art. 4.º—Reunião da Assembleia Geral—A Assembleia Geral reúne 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 paizes diferentes e representando pelo menos um decimo da totalidade dos votos da U. I. C.

Art. 5.º—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 inscripção 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' attribuido ao conjuncto das Administrações-Membros de um mesmo paiz, segundo o extensão total das suas linhas, o numero de votos fixado no quadro annexo aos presentes Estatutos.

Os votos attribuidos ás Administrações-Membros de um paiz são em seguida divididos entre ellas 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 paiz 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 logar á opposição de um decimo, pelo menos, da totalidade dos votos da U. I. C.

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

Art. 6.º—Conlagem dos votos de decisão -a)—Os votos da A. G. não terão character de decisão e força obrigatoria senão nos casos estrictamente ennumerados nos Estatutos e Regulamentos da U. I. C. e sob as condições seguintes:

1.º Que as Administrações interessadas obtenham a approvação das auctoridades administrativas ou governamentais do seu paiz, para as materias que submettam ou tenham ulteriormente de submeter a essa approvação. Se, por este motivo, não puder uma decisão ser observada por alguma das Administrações interessadas, perde o character obrigatorio para as outras.

2.º 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.º Reunir os 4/5, pelo menos, da totalidade dos votos representados;

2.º Não dar logar a ulterior opposição de 1/10 da totalidade dos votos da U. P. C.

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

Expirado o prazo de opposição, 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 mezes o seguimento dado.

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

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

1.º Designação do Paiz encarregado de Gerencia;

2.º Eleição das Commissões;

3.º Devolução dos Assumptos ás Commissões;

4.º Fixação de logar 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) pôde ser imposta a uma administração, Membro ou Adherente, contra a sua vontade.

f) 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 opposição duma decisão duma Comissão póde 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, teem o character de votos ou recommendações, cujas Administrações, Membros ou Adherentes, se compromettem a observar na medida do possivel.

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 dispõem 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 cathogorias 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 favoravel da Comissão de Assumptos Geraes. Deve ser ratificada pela primeira A. G. O novo Membro não tem direito de votar seuõ depois dessa ratificação. No caso de rejeição pela Comissão ou pelo C. G., o requerente pode appellar 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 foram satisfeitas a tenham notificado a essa administração. Esta pode, no prazo de 6 mezes, 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. e com o parecer favoravel 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 mezes

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

A arbitragem é facultativa em todos os outros casos

As sentenças arbitraes 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 litigio, não podem participar da sua discussão, nem intervir na decisão.

As Administrações Adherentes ficam igualmente sujeitas ás prescrições 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 e Membros de cada Paiz em função do numero de kilometros de via ferrea 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 francezes 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, tao prejudicada entre outras coisas, pelo regimen das 8 horas, conjugado com a elevação dos salarios.

O dia de 8 horas nos caminhos de ferro francezes 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 teem sido augmentadas por diferentes vezes até attingirem mais de 200 %; diminuição de salarios, o que de momento, pelo menos, importava n'um grave prejuizo para o trabalhador que este não poderia supportar, e o augmento de horas de trabalho, n'uma solução em que era possivel conciliar os interesses do proletario, das Companhias e do publico em geral.

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

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

A situação actual dos caminhos de ferro francezes

A proposito, a seguir damos alguns dados sobre a situação em que se encontram actualmente os caminhos de ferro francezes, pelos quaes se pode ajuizar a melhora 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 sensível 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 sahida de material que durante a guerra se começou e que pouco mais pode 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 mez de Agosto foram postas a circular 103 locomotivas, 783 carruagens e 10.220 vagões sahidos das officinas particulares. Das officinas das Companhias sahiram no mesmo mez 140 locomotivas, 25.099 carruagens e 10.221 vagões.

Quanto á segurança dos passageiros nos caminhos de ferro francezes, 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 aparelho electrico chamado *crocadele*, 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 á electricidade em vez de gaz.

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

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 transcripção das interessantes instrucções profissionais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por, além de serem um documento proficiente-mente bem elaborado, ser o unico que no genero existe nos Caminhos de Ferro da Peninsula.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalisação, Movimento e Trafego)

INSTRUCÇÃO E N.º 4 (I)

Instrucção profissional

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

Estes programmas teem caracter permanente e vigorarão emquanto, por motivo bastante, não forem rectificadoss; a sua publicação antecipada permittirá ao pessoal preparar-se, com tempo e devidamente, para os concursos correspondentes.

Egualmente se torna necessario 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 indispensavel) um grau de cultura profissional superior ao que hoje se observa.

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

1.ª PARTE

Programmas dos concursos

Exploração

1) Sub-chefe de Exploração

a) Leis e regulamentos de policia e exploração, regulamentos internos, Codigo 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, attribuições dos Serviços que a compõem, desenvolvimento e interpretação do papel que cabe aos sub-chefes de Exploração, secções, zonas, districtos;

c) *Horarios*: Traçado, uso e significação dos graphicos, Vantagens do seu uso. Organização dos horarios, especialmente sob o ponto de vista commercial. Organização accessoria dos horarios (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 legitimas, 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. Instrucção. Disciplina. Pretensões. Escalas. Acção dos agentes superiores das circumscripções;

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

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

i) *Comunicações electricas*: Telegrapho e telephone usados em caminhos de ferro e designadamente no Sul e Sueste. Comparação dos seus serviços. Rêde de communicações. Signalização electrica;

j) *Reclamações e averiguações*: Fiscalisação 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 policia e exploração, serviço interno e contabilidade; circulares, instrucções e ordens permanentes da Divisão de Exploração;

b) Attribuições dos Serviços que compõem a Divisão de Exploração. Funções 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) Fiscalisação 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 pratica 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, instrucção, prémios, castigos, promoções, habitação, etc.) quer na linha, quer na Divisão de exploração Central;

h) Documentos a enviar periodicamente pelos serviços, circumscrições, 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 politica e exploração, regulamento internos, Código Commercial, disposições geraes e contratos permanentes que interessam á Divisão de Exploração;

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

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

(Continua)



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias 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 Inglezes, 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 Hamburgo



Vapor allemão **ANTONIO DELFINO**
Sahirá a 4 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50

Bordeus



Vapor Danzig **SADO.**
Sahirá a 13 de Outubro.
Agentes, Pnto de Vasconcelos, Ld. 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 francez **FIGUIG.**
Sahirá a 1 de Outubro
Agentes Orey Antunes & C.º Praça Duque da Terceira.

Casa Blanca



Vapor hollandez **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 allemão **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 hollandez **ORANIA**
Sahirá a 2 de Outubro.
Agentes, Orey Antunes & C.º Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

Leixões, Vigo, Cherbourg Southampton e Amesterdam



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 **PANCAS.**
Sahirá a 16 de Outubro
Agentes, Garland, Laidley & C.º T. Corpo Santo, 10-2.º

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



Vapor hollandez **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 & G.º. Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Mocambique, Beira e Lourenço Marques.



Vapor **CARLOW CASTLE**
Sahirá a 9 de Outubro
Agentes, Eduardo Pinto Bastos Cais do Sodré, 64

Madeira e Canarias



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

Madeira e Canarias



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

Marsellie



Vapor francez **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 MACMASTER.** 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 francez **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 Brazil



Vapor inglez **SABOR**
Sahirá a 8 de Outubro.
Agentes, James Rawes & G.º. Rua do Corpo Santo, 47.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor hollandez **EENLAUD**
Sahirá a 10 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º. Praça Duque da Terceira, 4, 1.º

Paranaguá, S. Francisco do Sul, Desterro e Rio Grande do Sul



Vapor allemão **SANTA TE-REZA**
Sahirá a 12 de Outubro.
Agencia Marcus e Harting, Rocio n.º 50.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor allemão **RIO DE JANEIRO**
Sahirá a 12 de Outubro.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

Ponta Delgada, Angra do Heroismo, Pará, Maranhão, Ceará, Natal, Cabello, Maceió.



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 Vasconcelos Lt. Caes do Sodré, 52

Rouen e Bordous



Vapor holandez **HEENOLIET**
Sahirá a 1 de Outubro.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.

Rouen



Vapor francez **MOBADOR**
Sahirá a 14 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 allemão **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 **DESNA**
Sahirá a 6 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º. Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, e Southampton.



Vapor inglez **ARLANZE**
Sahirá a 11 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO**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 Govêrno* de 3 de Janeiro de 1922, é elevada a 250 % a sobretaxa de 200 %, actualmente em vigór nas linhas desta Companhia, para todas as cobranças relativas a passageiros.

Fica pelo presente modificado o Aviso ao Público 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 4640