

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 36.º ANNO

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

NUMERO 860

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Outubro de 1923

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

SUMMÁRIO

Os direitos das Companhias, por J. Fernando de Sousa	pag. 263
Novo metropolitano	" 264
O «Contrôle» de Lourenço Marques, por Quirino de Jesus	" 265
As sobretaxas	" 265
Parte official.	" 266
Organizações Internacionais de Caminhos de Ferro	" 269

Linhas Portuguezas	" 269
Electrificação das linhas allemãs	" 269
Linhas estrangeiras	" 269
A aviação ao serviço dos correios e dos transportes de passageiros e mercadorias	" 270
Conferencia sobre Trafego internacional Portugal-Hespanha-França	" 270
O linho da Russia	" 271
O commercio norte-americano	" 257
A viação urbana no Rio de Janeiro	" 271
Parte Financeira	" 271

OS DIREITOS DAS COMPANHIAS

Fizemos no numero anterior a critica da infeliz portaria de 21 de setembro, pela qual foi concedido ás companhias elevar de 500 a 600 % as sobretaxas, mantendo-se sem alteração em 200 % as de certas mercadorias consideradas mais necessarias á vida e sendo a receita obtida pela applicação da nova sobretaxa exclusivamente deste modo a melhorar a situação do pessoal.

Quasi ao mesmo tempo um simples despacho ministerial concedia aos Caminhos de Ferro do Estado a sobretaxa de 700 %, sem restricções algumas ácerca do destino da respectiva receita, e fixava em 300 % a das mercadorias consideradas de primeira necessidade, cuja lista é diversa n'aquelles Caminhos de Ferro da que vigora nas linhas exploradas por companhias.

Assim, enquanto nas tarifas se consagra o principio de identidade de funções economicas e de situação juridica de todas as empresas, applicando-se á Administração do Estado e ás companhias esse termo generico, que define os seus direitos e deveres em materia de transporte, criam-se-lhes em relação ás sobretaxas situações diversas, que de modo algum correspondem á diversidade de condições economicas.

Ao mesmo tempo attenta-se por nova forma contra a lei, que é o fundamento dos contractos de concessão, menospresando-se os mais incontestaveis direitos das companhias asseguradas pelo decreto de 31 de dezembro de 1864.

Reconhece este ás empresas o direito de livre escolha do seu pessoal, o que implica a livre fixação dos respectivos vencimentos, com a logica restricção de serem obrigadas a augmenta-lo ou a substitui-lo, se for insufficiente, inhabil ou desleixado (art. 17.º do Decr. de 31 de dezembro de 1864).

Por outro lado as empresas são considera-das, no

que respeita aos transportes, commissarios ou recoveiros, o que implica a livre disposição das receitas cobradas como remuneração dos seus serviços, dentro do ambito e com a finalidade que lhes Impõem os seus contractos e as leis que regem a acção das sociedades anonymas (art. 19.º do mesmo decreto).

Pois bem: não bastava a monstruosa lei de 1920, lei de confisco pela qual o Estado avoca a si a propriedade dos saldos das sobretaxas depois de cobertos o deficit da exploração, os encargos financeiros obrigatorios e as despesas complementares d'estabelecimento. Não bastava a negação do direito de distribuição de dividendos, creando ao capital-acções das empresas de caminhos de ferro uma situação unica de privação de remuneração, imposta pela lei.

E não se diga que se trata de um expediente platonico adoptado para arrancar ao ignaro jacobinismo de uma Camara uma lei que permittiu a elevação das sobretaxas, como se fosse necessaria para isso a intervenção do poder legislativo. Essa lei é applicada e n'este momento se pretende impedir algumas companhias de distribuirem os modestos dividendos com que podem remunerar o seu capital.

Após esse acto de bolchevismo official, outro surge, sem que ao menos o sancione um voto parlamentar que não pode, aliás, postergar direitos fundamentais. Torna-se o pessoal participante das receitas das empresas, introduz-se nas suas respectivas relações mais um factor de desinteligencia, abrindo-se caminho á pretenção de ingerencia e fiscalisação do pessoal na gerencia das empresas, visto pertencer-lhe uma parte das receitas.

E quando as novas sobretaxas, onerando os preços de transporte, criam novo encargo para as empresas, que teem de transportar os seus materiaes: carvão

oleos, metaes, drogas, etc. por outras linhas, recusa-se-lhes qualquer augmento de recursos.

Deve-se ainda notar que nos considerandos da portaria se declara que as empresas pediram um augmento de sobretaxa para melhorarem a situação do pessoal, como se ellas se não tivessem referido tambem ás difficuldades provenientes do encarecimento dos materiaes. Se alguma restringiu assim o seu pedido, não se pode tornar essa declaração extensiva ás outras em contradicção formal com as suas reclamações. Foi sobre esta base erronea que assentou a resolução tomada.

Receava-se que o augmento de sobretaxas servisse de pretexto á elevação de preços das mercadorias e do consequente encarecimento da vida. Se as companhias pediam, pois, apenas recursos para melhorarem os vencimentos do pessoal, dessem-se esses, mas só esses e portanto attribuisse-se um destino exclusivo á nova sobretaxa. Como se não bastasse esta ao *honrado commercio* para augmentar 10 vezes mais. E não se reparou na iniquidade do principio que se estabelecia, attentorio dos mais formaes direitos das empresas!

E' certo que em Hespanha se praticou attentado semelhante, attribuindo-se exclusivamente a melhorias do pessoal a unica sobretaxa de 15% até hoje concedida. O erro do visinho não auctorisa um atropello de direitos. Demais, em Hespanha o Estado obrigou-se a adeantar ás companhias os recursos necessarios para proverem aos seus encargos.

Não se invoque, pois esse lamentavel precedente que não justifica uma negação de direitos e invasão socialista de attribuições.

Como prêmio de consolação creou-se uma comissão encarregada d'estudar os meios de auxiliar as empresas sem augmentar as sobretaxas.

Deus queira que se não tracte apenas de um estudo academico e platonico de nenhuns effeitos praticos! Se não se pedem recursos ás sobretaxas, tem de vir do auxilio do Estado. Pode e quer este concedel-o?

Vae aliviar as empresas do peso crescente de impostos, com que não podem e cuja iniquidade é patente, pois se lhes nega o direito á remuneração de boa parte do capital? Modifica as formulas de garantia de juro de modo que esta se torne effectiva? Põe termo á desigualdade de tratamento das diversas regiões do paiz, consistindo na absorpção, pelos Caminhos de Ferro do Estado, das receitas de impostos de transito e sello em todas as linhas do paiz?

Pouca fé temos no resultado pratico d'esses estudos. E todavia bem necessario é pôr termo ao desgraçado e leviano empirismo com que entre nós se defrontam com o problema ferroviario, sem methodo, sem plano, sem sequencia de vistas!

Agora mesmo se estão passando factos demonstrativos d'essa desgraçada desorientação.

Pretende-se substituir por uma linha de via estreita assente sobre estradas o caminho de ferro de Setil a Peniche, classificado por decreto de 1907 como transversal de via larga, destinada a ligar as linhas de Leste e Oeste.

E' hoje a linha de mais importancia das que é necessario construir e pela qual poderá ser consideravelmente melhorado o serviço da linha de Oeste.

Agora que a importante fabrica de cimentos da Maceira entrou no periodo de activa laboração, sentem-se as difficuldades de dar vasão aos seus transportes, apesar do emprego de vagões privativos da fabrica e da existencia de um ramal que transfere para ella o movimento da estação de Martingança.

Se existisse a transversal Caldas-Setil, parte do tráfego poderia ser desviado por ella para as linhas de Leste, que tem, com a via dupla e as excellentes condições de planta e perfil, capacidade de movimento muito superior á de Oeste.

Demais, é absolutamente inadmissivel que se mantenha uma tão longa malha da rede, como a que vae de Lisboa a Alfarellos sem ser cortada por uma transversal. Ha finalmente considerações de ordem militar, que não podem ser esquecidas.

A ligação das duas principaes linhas que convergem sobre Lisboa por uma transversal ao abrigo da linha extrema de posições defensivas Santarem-Peniche é um instrumento precioso da acção da defeza e de modo algum pode ser substituida por uma linha de via estreita sobre estradas de fortes rampas e curvas apertadas.

Não devemos tambem esquecer que Rio Maior é o extremo sul da zona de linhões que se estende até Porto de Mós e que está fadada para largo futuro. Igualmente importa lembrar mais uma vez a funcção de ligação da zona litoral com o Alentejo, que d'ella recebe madeiras e outras mercadorias.

Ha ainda o movimento de passageiros das Caldas e das estancias balneares proximas.

Por todas as razões a linha Setil-Peniche não pode deixar de ser construida de via larga, para o que será necessario o auxilio do Estado, que não deve permitir o desperdicio de capitais na construcção de outra linha condemnada de antemão a uma situação critica e constituindo a duplicação de uma de via larga em leito proprio classificada por decreto após inquerito e minucioso estudo das corporações consultivas.

Se desde logo se fizesse ver á empresa que pretende a primeira a impossibilidade de ser dada a concessão, não teria ela mandado fazer estudos technicos dispendiosos e orientaria melhor as suas iniciativas.

Aguardemos pacientemente os trabalhos da Comissão, fazendo votos por que se não limitem a um extenso relatorio e a projectos destinados a dormirem indefinidamente no limbo official.

J. Fernando de Souza



Novo metropolitano

O grupo financeiro franco-hespanhol que obteve recentemente a concessão de construcção e exploração de um metropolitano em Génova, apresentou outro projecto para a construcção de um metropolitano em Milão, o qual comprehenderá duas linhas: uma de circumvalação e outra que cruzará a cidade de Este a Oeste, enlaçando com a anterior.

A linha transversal será a primeira que se construirá, esperando termina-la dentro de três annos, está orçada em 140 milhões de liras, e a sua longitude será de 8 kilometros. Terá dois tuneis a uma profundidade de 8 a 10 metros, com estações á distancia de 300 a 500 metros; pôr-se-hão em circulação 30 comboios diarios, de quatro carruagens, com capacidade para 500 passageiros cada comboio. Os comboios poderão circular cada tres minutos, a uma velocidade de 25 kilometros por hora.

Como é de presumir, a tracção será a electricidade e o tráfego de passageiros espera-se que não será inferior a vinte milhões por anno. O Municipio deu já a approvação ao projecto.

O "Contrôle," de Lourenço Marques

Como é sabido, o regimen da Convenção de 1909 com o Transvaal terminara em Abril de 1919. Por causa da guerra não foi denunciada desde 1918 a 1921, continuando assim a vigorar ano a ano, conforme o que nela estava previsto.

A Convenção abrangia principalmente duas partes. Referimo-nos á que autorizava o recrutamento de indigenas de Moçambique para as minas do Transvaal e a que nos garantia ao porto e caminho de ferro de Lourenço Marques 50 % do trafego da importação marítima para aquele país.

Em 1922, feita a denuncia da Convenção, tratou-se de negociar outra, no Cabo, sendo os negociadores o sr. Freire de Andrade, em nome de Moçambique, e o general Smuts, primeiro ministro da União Sul Africana, em nome desta. O sr. Brito Camacho, então Alto Comissario de Moçambique, também foi ao Cabo, a pedido do duque de Connaught, governador da Africa do Sul.

O general Smuts simulou desinteressar-se do assunto do recrutamento de indigenas e ligar apenas importancia ao regimen do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques. Estabeleceu como principio fundamental que, sendo necessario ao Transvaal um porto para uma exportação possível de mais de cinco milhões de toneladas de carvão, ou seria assegurada á União o *Contrôle* do nosso porto e caminho de ferro, para ficar absolutamente garantida por ali a sobredita saída, ou a União buscaria esta no seu proprio territorio, construindo o porto de Kosi Bag, embora á custa de 12 milhões de libras, que aliás seriam gastas por uma companhia.

O sr. Brito Camacho repudiou logo absolutamente qualquer solução que envolvesse o *contrôle*, disfarce de um condominio que desde longe é desejado e tem sido repellido sempre. Em vistas disso, o general Smuts interrompeu as negociações.

No começo d'este ano, o publico português teve de repente a informação de que no ministerio das Colonias fora assinado entre o nosso governo e o ministro inglês como representante da União, um acordo pelo qual se prorogava provisoriamente a primeira parte da Convenção de 1909. Quer dizer, o general Smuts, que simulara não ligar grande importancia ao recrutamento de indigenas de Moçambique, obtinha graciosamente aquilo que no fundo era mais urgente e valioso para os interesses mineiros do Transvaal, Fazia-se isto quando a provincia de Moçambique reclamava ao governo da metropole que a fazer-se uma prorrogação provisoria, fosse de toda a Convenção, para termos, em troca da concessão do recrutamento, as vantagens resultantes do resto daquele instrumento diplomatico.

Depois de tudo isto, em setembro ultimo chegava a Londres o general Smuts para tomar parte na Conferencia dos *Dominions*. Tinha logo uma conferencia com o sr. Teixeira Gomes, ainda nosso ministro em Londres e já então presidente eleito da Republica. Vieram em seguida telegramas, comunicando que entre o general e o futuro presidente da Republica tinha havido conversações que presagiavam uma solução conveniente para ambas as partes na questão de Lourenço Marques.

Dias depois anunciava-se que ia para Londres tratar diplomaticamente do assunto o sr. Augusto Soares, antigo ministro dos estrangeiros, de que o sr. Azevedo

Coutinho, novo Alto Comissario, iria também, para se completarem as negociações.

Por fim o *Seculo*, no principio de Outubro dava a noticia de que as negociações estavam muito adiantadas e estavam combinadas com a realização de um emprestimo britânico para as necessidades de Moçambique e para fornecimento de ouro á propria metropole. A base seria a formação de uma companhia mixta, considerada portuguesa e sujeita ás nossas leis, para administrar e explorar o porto e caminho de ferro de Lourenço Marques. Era o *contrôle* ou condominio disfarçado.

Alguns jornais deram logo voz de alarme, interpretando o sentimento patriótico da nação. Em 12 de Outubro aparecia uma nota officiosa do ministerio das Colonias dizendo: que não tinha fundamento a informação a que nos referimos; que não havia negociações para um emprestimo combinado com o assunto do porto e caminho de ferro; que sobre estes pontos não se pensava em nenhuma solução como aquela que tinha levantado justo alvoroço.

Acreditamos que assim seja. Infelizmente o sr. Azevedo Coutinho acabava de fazer, numa entrevista, declarações, que directa ou indirectamente parecia confirmar a existencia de negociações e propositos que deixam diante dos espiritos um grande ponto de interrogação.

Seja como fôr, nenhum governo poderá hipotecar os destinos de Moçambique ou estabelecer um *contrôle* de qualquer especie em Lourenço Marques. Ninguém pode ter duvidas a respeito dos sentimentos da nação.

Quirino de Jesus

P. S. Depois de escritas as linhas anteriores o sr. ministro das Colonias fez, na Camara, declarações terminantes no sentido de que não havia ligação alguma entre as negociações da nova Convenção e as do emprestimo, sendo este apenas para Moçambique e não também para a metropole. Repeliu absolutamente qualquer idea que envolva a diminuição do nosso domínio, desmentindo que se pensasse numa companhia mixta para Lourenço Marques.

Ninguém pode duvidar das declarações, do sr. ministro das Colonias. Ficam, porem, de pé as suposições de que ha manobras particulares para tudo aquilo de que apareceram simples reflexos na imprensa.

Q. J.

As sobretaxas

Segundo informa um jornal diário o augmento das sobretaxas recentemente auctorizado ás empresas ferroviarias, produzirá uma receita total de cerca de 37.000 contos.

Do augmento de 100 % concedido ás empresas particulares resultará o producto de 16.770 contos assim distribuidos: C. P., 15.000; B. Alta, 1.000; Companhia Nacional, 250; Valle do Vouga, 220; Porto á Pova e Famalicão, 180; Guimarães, 120 contos.

O augmento de 200 % nas linhas do Estado, que elevou a sobretaxa a 700 %, produzirá a receita de 20.000 contos.

Acceitando como bons esses numeros, verifica-se que, sem um grande agravamento nos preços do transporte no caminho de ferro que, no fim de contas, é de todas as despesas a que, no nosso país, menos tem sido agravada, se obtem uma importante receita que deve chegar para fazer face ao melhoramento da situação do pessoal e acudir a outras difficuldades resultantes da desvalorização da moeda.



MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 859)

CAPÍTULO IV

Serviço de via e obras

Art. 53.º O serviço de via e obras é dirigido por um engenheiro chefe do serviço e compreende:

1.º A Repartição Central, constituída por duas secções:

- a) Secção de Expediente e Pessoal;
- b) Secção de Contabilidade.

2.º A Divisão de Estudos e Obras Metálicas;

3.º A Divisão de Vigilância e Conservação.

§ único. A Divisão de Vigilância e Conservação comprehende as secções cujo número, sede e área serão fixados conforme as necessidades do serviço.

Art. 54.º Compete especialmente ao serviço de via e obras:

- 1.º Dirigir os trabalhos de conservação da linha, obras de arte, edificios e dependências, material fixo de via, acessórios e, em geral, de toda a propriedade imobiliária;
- 2.º Dirigir os serviços de polícia e vigilância das linhas;
- 3.º Tomar prontamente as providências exigidas por accidentes ou interrupção de via, tratando sem perda de tempo de restabelecer a circulação dos combóios;
- 4.º Propor, elaborar e executar os projectos de obras novas, ampliações ou reparações das existentes;
- 5.º Dirigir as oficinas de injeção de madeiras;
- 6.º Promover o aproveitamento de todos os terrenos que não forem immediata ou temporariamente precisos para a exploração, propondo o seu arrendamento ou a alienação dos que forem dispensáveis.

CAPÍTULO V

Serviço de material e tracção

Art. 55.º O serviço de material e tracção é dirigido por um engenheiro chefe do serviço e compreende:

1.º A Repartição Central, constituída por duas secções:

- a) Secção de Expediente e Pessoal;
- b) Secção de Contabilidade.

2.º A Secção Técnica e de Estudos;

3.º A Divisão de Material e Tracção;

4.º A Divisão de Oficinas e Serviços Eléctricos.

Art. 56.º Compete especialmente ao serviço de material e tracção:

- 1.º Dirigir e fiscalizar os serviços de abastecimento, alimentação, iluminação e condução de locomotivas e a sua conservação e limpeza;
- 2.º Propor a aquisição de locomotivas que julgue indispensáveis ao tráfego;
- 3.º Elaborar os projectos de novos tipos de materiais circulantes e dos melhoramentos a introduzir no existente e organizar os cadernos de encargos para a sua aquisição;
- 4.º Dirigir e fiscalizar o serviço de revisão e lubrificação de material;
- 5.º Velar cuidadosamente pela boa conservação e limpeza do material de socorro e das oficinas;
- 6.º Prestar com o pessoal e material respectivo o auxílio necessário no caso de accidente de qualquer ordem;
- 7.º Exercer na Direcção do Sul e Sueste, em relação ao material de serviço fluvial, atribuições idênticas às que lhe são incumbidas, na parte respeitante ao material de tracção e transporte em caminho de ferro;
- 8.º Efectuar todas as reparações necessárias no material circulante e as modificações que no mesmo se resolver introduzir, requisitando os materiais necessários;

9.º Proceder à construção do material circulante que haja de ser executado nas oficinas;

10.º Propor a aquisição dos motores, de máquinas e ferramentas necessárias e organizar os respectivos cadernos de encargos;

11.º Dirigir e fiscalizar as instalações eléctricas para a iluminação e força motriz;

12.º Executar os trabalhos que lhe sejam requisitados pelos outros Serviços;

13.º Satisfazer as requisições de operários que lhe sejam feitas pelos outros Serviços;

14.º Executar excepcionalmente trabalhos para estranhos, quando sejam autorizados pela Direcção;

15.º Efectuar as reparações necessárias no material fluvial;

16.º Superintender nas escolas profissionais instituídas para instrução do respectivo pessoal.

TÍTULO IX

Da Direcção de Estudos e Construção

Art. 57.º O estudo e construção das linhas férreas da rede complementar do Estado e ainda das linhas a que se refere o artigo 37.º do decreto n.º 2:354, de 21 de Abril de 1916, fica a cargo da Direcção de Estudos e Construção, com sede em Lisboa.

Art. 58.º A Direcção de Estudos e Construção comprehende:

- a) Uma Secção Central;
- b) O Serviço de Estudos e Construção da rede Norte;
- c) O Serviço de Estudos e Construção da rede Sul.

§ 1.º A sede da Secção Central e do Serviço de Estudos e Construção da rede Sul é em Lisboa, e a do Serviço de Estudos e Construção da rede Norte, no Porto.

§ 2.º Cada um dos Serviços de Estudos e Construção comprehende secções cujo número, sede e áreas serão fixados pela Direcção de Estudos e Construção segundo as conveniências do serviço.

§ 3.º A Direcção de Estudos e Construção designará a propósito de cada linha qual dos Serviços se deve encarregar do respectivo estudo.

Art. 59.º Compete ao director de Estudos e Construção:

- 1.º Assistir às sessões do Conselho de Administração;
- 2.º Superintender em todos os serviços da sua Direcção, fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações da Administração, e propondo superiormente as providências que excedam a sua competência;
- 3.º Nomear, colocar, promover, premiar e punir o pessoal seu subordinado, nos termos regulamentares, directamente ou por delegação nos chefes de serviço;
- 4.º Resolver sobre os pedidos de licença que excedam as atribuições dos chefes de serviço;
- 5.º Apresentar à Administração mapas mensais do adiantamento das obras em construção;
- 6.º Dirigir a fiscalização das linhas do Estado quando concedidas a empresas;
- 7.º Autorizar a execução de obras por administração, tarefa ou empreitada e celebrar contratos relativos à construção de novas linhas, até a importância de 5.000\$00, propondo superiormente o que exceda esse limite;

8.º Prestar mensalmente à Administração conta da sua gerência financeira;

9.º Elaborar anualmente o relatório dos serviços a seu cargo.

Art. 60.º Compete especialmente aos Serviços de Estudos e Construção:

1.º Estudar e elaborar os ante-projectos e os projectos definitivos das linhas férreas da rede complementar de cada uma das Direcções e aqueles a que se refere o artigo 37.º do decreto n.º 2:354, de 21 de Abril de 1916, e preparar a execução dos primeiros depois de aprovados;

2.º Dividir os trabalhos de novas construções nas redes complementares em empreitadas parciais ou tarefas, e preparar os concursos públicos ou limitados que sejam necessários para os adjudicar, realizando-os quando disso sejam encarregados;

3.º Adquirir os terrenos precisos para a execução das obras, promovendo os processos de expropriação amigável ou judicial, nos termos da lei vigente, e submeter à aprovação superior os respectivos contratos;

4.º Contratar, nos termos regulamentares, os materiais, ferramentas e utensílios que tiverem de ser adquiridos no local dos trabalhos, e requisitar os demais aos armazéns ou a outros Serviços;

5.º Dirigir e fiscalizar rigorosamente a execução das obras a seu cargo, organizando, mensalmente, o processo sobre o estado dos trabalhos;

6.º Elaborar mapas trimestrais do adiantamento das obras a seu cargo;

7.º Fazer as liquidações das empreitadas e promover as recepções provisórias e definitivas das obras executadas;

8.º Fiscalizar a construção das linhas complementares da rede do Estado, quando concedidas a empresas.

TÍTULO X

Do Serviço do Contencioso

Art. 61.º Compete ao Serviço do Contencioso :

1.º Examinar e dar parecer acêrca de todos os assuntos que à sua apreciação sejam submetidos, no que respeita ao seu aspecto jurídico, e em especial :

a) As minutas de contratos a realizar ;
b) As dúvidas que se suscitarem sobre a interpretação de contratos, cláusulas de contratos ou disposições legais ou regulamentares ;

c) As reclamações apresentadas sobre falta de cumprimento de obrigações ;

2.º Prestar à Administração a necessária assistência em juízo.

Art. 62.º O Serviço do Contencioso é exercido ;

1.º Junto da Administração Geral, por um consultor jurídico ;
2.º Junto da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros, por três consultores jurídicos ;

3.º Junto de cada uma das Direcções de Exploração, por um consultor jurídico ;

4.º Junto da Direcção de Estudos e Construção, por um consultor jurídico.

Art. 63.º Sempre que a Administração o julgue conveniente os consultores jurídicos funcionarão como Junta de Consultores escolhendo entre si um relator e emitindo então o seu parecer em conjunto, devendo apresentar separadamente as razões do seu voto aqueles que não concordarem com o parecer da maioria.

TÍTULO XI

Atribuições comuns

Art. 64.º Os serviços compreendem as Divisões, Repartições e Secções determinadas nos respectivos quadros :

Art. 65.º São atribuições comuns aos diferentes serviços :

1.º Registrar, preparar, expedir e arquivar a sua correspondência e respectivos documentos ;

2.º Elaborar as instruções, ordens de serviço e regulamentos que sejam necessários ;

3.º Organizar o cadastro do respectivo pessoal ;

4.º Organizar o processo de pagamento e de serviços permutados ;

5.º Organizar os orçamentos de despesa e inventários enviando-os às Direcções nos prazos que lhe forem fixados ;

6.º Requisitar, distribuir e fiscalizar o uso dos objectos indispensáveis ao serviço ;

7.º Requisitar os trabalhos que devem ser executados por outros Serviços ;

8.º Fiscalizar os pagamentos ao pessoal ;

9.º Lavrar contratos em harmonia com as resoluções da Direcção ;

10.º Fiscalizar a distribuição e uso dos uniformes ;

11.º Prestar ao Serviço dos Aprovisionamentos o auxilio necessário para a verificação da qualidade dos materiais, examinando-se correspondem às quantidades e qualidades indicadas nas requisições e propondo à Direcção o que se lhe oferecer para a máxima economia na aquisição e consumo dos materiais.

Art. 66.º Compete aos chefes dos serviços e das divisões :

1.º Dirigir os serviços que lhe estão confiados, executando e fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações superiores e promovendo em tudo que diga respeito à sua unidade administrativa e bom andamento ;

2.º Distribuir, colocar, transferir, premiar e punir, nos termos regulamentares e das ordens superiores, o pessoal seu subordinado ;

3.º Conceder ao pessoal as licenças, passes e bônus cuja concessão lhes tenha sido delegada pelos directores ;

4.º Corresponder-se com as outras Administrações e com o público, conforme as normas estabelecidas ;

5.º Fazer parte dos júris para que forem nomeados e organizados os concursos relativos aos seus Serviços ;

6.º Fiscalizar, assinar ou visar, tudo quanto diga respeito à publicidade dos serviços a seu cargo ;

7.º Evitar todas as despesas que não sejam de reconhecida necessidade no interesse do serviço.

§ único. Os chefes dos serviços e divisões respondem perante os seus directores pela boa marcha dos serviços que dirigem e são particularmente responsáveis por todos os factos que resultem de falta de iniciativa ou de previdência da sua parte.

Art. 67.º Compete aos sub chefes dos serviços coadjuvar os chefes e substitui-los nos seus impedimentos.

§ único. Em cada um dos Serviços de Via e Obras e Material e Tracção das Direcções dos Caminhos de Ferro um dos engenheiros das divisões desempenhará as funções de sub-chefe de serviço.

Art. 68.º Compete aos chefes das Repartições e das Secções :

1.º Substituir em cada Serviço o respectivo chefe ou sub-chefe do Serviço nos seus impedimentos e coadjuvá-lo na direcção superior do Serviço ;

2.º Dar andamento aos assuntos da Repartição ou Secção a seu cargo, mantendo o serviço em dia ;

3.º Fazer distribuir o serviço pelos empregados segundo as aptidões de cada um ;

4.º Manter a ordem e o decôro nas Repartições ;

5.º Propor aos chefes dos Serviços todas as modificações que entendam tendentes a melhorar o serviço.

TÍTULO XII

Do pessoal

CAPÍTULO I

Classificação e distribuição do pessoal

Art. 69.º Os quadros do pessoal da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado compreendem :

a) Funcionários ;

b) Jornalheiros.

§ 1.º Consideram-se funcionários todos os empregados da Administração que vencem por folhas mensais.

§ 2.º Consideram-se jornalheiros todos os empregados que vencem diariamente.

Art. 70.º Para os efeitos de hierarquia os funcionários dividem-se em :

a) Pessoal superior ;

b) Pessoal subalterno ;

c) Pessoal menor.

§ 1.º Os funcionários superiores são os seguintes : administradores, directores e sub-directores, secretário da Administração, chefes e sub-chefes de serviço, chefes de Divisão, chefes de Repartição, chefes e sub-chefes de Secção, inspectores, médicos, consultores jurídicos, tesoureiros e pagadores.

§ 2.º Os funcionários subalternos compreendem todas as restantes categorias não incluídas no pessoal menor.

§ 3.º Os funcionários menores são os continuos e serventes.

Art. 71.º O pessoal jornalheiro divide-se em permanente e eventual.

§ 1.º O pessoal jornalheiro permanente é o que consta dos quadros inscritos anualmente nos orçamentos.

§ 2.º O pessoal jornalheiro eventual é o que a Administração admite temporariamente conforme as necessidades de ocasião, dentro dos limites da correspondente verba orçamental ou dos créditos especiais legalmente autorizados, sendo dispensado do serviço logo que seja desnecessário e não tem direito às garantias de carácter permanente de que gozam os restantes ferroviários.

Art. 72.º Em ordem da Administração Geral será publicado o quadro de todas as categorias de empregados, com a sua divisão em funcionários e jornalheiros.

Art. 73.º O quadro do pessoal superior é comum para as duas redes. Todo o restante pessoal é dividido em quadros distintos correspondentes a cada uma das Direcções.

Art. 74.º A distribuição e colocação do pessoal superior é ordenada e alterada pelo administrador geral, ouvidos os directores segundo as aptidões dos empregados e as conveniências de serviço.

Art. 75.º Não são permitidas transferências de um quadro para categoria ou classe superior de outro quadro sem que se observe o disposto nos artigos relativos à promoção.

§ 1.º A transferência, em igual categoria ou classe do quadro de uma Direcção para o da outra, poderá ser determinada pelo Administrador geral, ouvidos os directores ;

1.º Por conveniência de serviço ;

2.º Como medida disciplinar ;

3.º Como permuta, a requerimento dos interessados.

§ 2.º Quando a transferência for feita por medida disciplinar importará sempre perda de antiguidade, ficando, portanto, o empregado transferido o mais moderno da classe.

§ 3.º Só é permitido a permuta entre empregados de quadros diferentes, quando as categorias e vencimentos sejam iguais e dela não possa resultar inconveniente para o serviço, ou ainda, no caso de desigualdade de vencimentos, quando os interessados assim o requeiram, sujeitando-se aos prejuizos advindos.

Art. 76.º As transferências, por efeito da permuta, serão notificadas, pelo menos com a antecipação de cinco dias, e como medida disciplinar, sempre que seja possível, com a antecipação de quarenta e oito horas.

Art. 77.º Não é applicavel aos funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado o disposto relativamente a transferências no artigo 16.º do decreto de 5 de Julho de 1913.

CAPÍTULO II

Nomeações e promoções

SECÇÃO I

Disposições comuns

Art. 78.º A admissão nos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado efectua-se pela menor categoria e classe do respectivo quadro, salvo as excepções previstas na presente organização ;

Organizações Internacionais de Caminhos de Ferro

São em numero de treze as principaes organizações internacionais de caminhos de Ferro, alem da *União Internacional* existem actualmente na Europa reunindo e promovendo a defesa e o desenvolvimento de determinados pontos de vista sobre a viação celerada sobre carris.

A *União Internacional* creada ultimamente em face das resoluções da Sociedade das Nações, já nos temos referido largamente, explicando a sua organização e os fins a que se destinava.

Occupar-nos-hemos presentemente das demais procurando, quanto possivel e dentro dos moldes de um artigo, que tem de ser limitado, dar uma ideia do que são, da maneira como estão constituídas e de quaes os pontos que visam.

Essas organizações não são, como natural é que o não sejam, todas de igual forma constituídas e a primeira differença bem sensivel é quanto ás entidades que n'ellas se acham reunidas. E, assim temos, em primeiro lugar, as organizações entre estados e, em segundo, as organizações entre diferentes administrações de caminhos de ferro.

As primeiras são em menor numero (apenas tres já a funcionar e uma em formação), e é a seguinte a sua denominação:

Um organismo creado e fazendo parte da Sociedade das Nações, sem nome proprio especial, que se destina a assegurar a liberdade das comunicações e de transito entre os differentes paizes;

A *Conferencia Internacional*, cujo fim é promover o mais completo que for possivel a unidade technica; A *União da Convenção Internacional*, exclusivamente destinada a occupar-se do transporte de mercadorias pelo caminho de ferro e, a que está actualmente em organização, A *União da Convenção Internacional*, que deverá tratar do transporte de passageiros e de bagagens.

Em maior numero, com uma mais complexa contextura e descendo a maiores minucias e detalhes os organismos fundados pela aliança das differentes administrações são:

A *Associação de Caminhos de Ferro Allemaes*, conhecida pela abreviatura allemã de "*Verein*" e talvez a mais importante de todas, é aquella que tem montadas maior numero de comissões e secções de estudos e cujos fins maior ponto de contacto tem com os que se propõe a U. I. C.

Tomou a "*Verein*", como organismos principaes, uma presidencia, comissões e uma assembleia geral. D'ella fazem parte quasi todos, senão todos os principaes caminhos de ferro da Alemanha e os seus fins são favorecer e criar facilidades nos interesses das administrações que n'ella se acham aggrehiadas.

Para conseguir os seus fins, tem a "*Verein*" alem das suas comissões, permanentes de estudos montado um serviço de publicações, que distribue a todos os os seus associados (chamemos-lhe assim) não só estatutos, convenções e regulamentos como outras prescripções de serviço commum, taes como regulamentos das comissões, estatísticas, nomenclatura das estações homonimas, nota das direcções das firmas proprietarias de vagões, lista alphabetica das marcas dos proprietarios de vagões particulares de mercadorias, etc.

A *Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro* que tem por fim favorecer o progresso de todos os caminhos de ferro e trabalha para a sua realização efectuando congressos periodicos, e fazendo a publicação de folhetos e memorias que vul-

garisam principios e aconselham maneiras de melhor realizar o aproveitamento do trafego e effectuar a exploração.

Para a realização dos congressos periodicos são elaboradas theses, para as quaes é tomado o parecer de todas as Companhias importantes dos diversos paizes, por meio de questionarios coordenados pelos respectivos relatores.

O *Comité Internacional de transportes*, tem uma forma de organização acentuadamente differente, pertencendo por eleição a sua gerencia a uma Administração particular, — actualmente os Caminhos de Ferro Federais Suissos.

Dele fazem parte todos os caminhos de ferro que adheriram à Convenção Internacional sobre os transportes de mercadorias de 1890, à excepção dos caminhos de ferro da Bulgaria e da Romania, e é nessa Convenção que se baseia.

A sua missão comprehende, por um lado, coordenar e participar às Administrações que dele fazem parte as condições Complementares da Convenção, depois de terem sido aprovadas pelos respectivos governos e terem, por esse facto, força de lei, como o tem a propria Convenção e, restabeleceu alem disso, até hoje mais cinco convenios destinados a regular, entre as Companhias suas filiadas, determinadas relações resultantes da Convenção de 1890.

O numero de Administrações ferroviarias, que fazem parte do Comité, eleva-se a mais de 200, e cada país eleje, entre as suas ex-associadas de uma a três Administrações, conforme o seu numero, para as representarem.

O Comité Internacional de Transportes realiza geralmente uma sessão annual que dura dois dias e na qual são discutidas e liquidadas todas as questões que, durante o intervalo de duas, foram preparadas pelos relatores ou pelas comissões especiaes.

A *União para a emissão de bilhetes de coupons combinados*, destinada exclusivamente ao fim que o seu proprio nome indica.

Desta União fazem parte as Administrações de caminhos de ferro da Belgica, França, Inglaterra, Italia, Luxemburgo, Holanda e Suissa, tendo como organismos para Assembleia Geral, um comité e uma Administração gerente dos Caminhos Ferro de do Estado da Belgica.

As restantes organizações, já de um pouco menos importancia dada a restrição dos assumptos de que tratam e dos paizes a que dizem respeito, são a *União para a emissão de bilhetes das Administrações de caminhos de ferro Austriacos e Hungaros* e a *União de Liquidações*, formada, esta ultima, entre caminhos de ferro Austriacos, Hungaros, Polacos, Romanos, Tcheco Slovacos, que possui os seus escriptorios de liquidação em Vienna e em Praga.

O numero de treze é completado pela *União Internacional dos Vagões de mercadorias*; R. I. V. *União para os Serviços Internacionais de Carruagens e Fourgons* (R. I. C.) e *Conferencia Europeia dos Horarios*, estas estendendo as suas rédes por toda a Europa, n'uma homologação dos serviços que os seus nomes indicam e permitindo a realização de combinações que seria muito mais difficil, senão impossivel realizar sem a sua existencia.

Estão aqui enumeradas, pois, as principaes organizações internacionais de caminhos de ferro. Alem delle, existem ainda algumas mais, de acção e fins mais restrictos, mas de reconhecida e grande utilidade, taes como Camaras de Compensação entre duas ou mais Administrações, União para a efectivação de determinados comboios internacionais de luxo e, em grande numero, uniões tarifarias.



Ramal mineiro de Obidos a Arneiros — O governo concedeu, por decreto, à Companhia Industrial Portuguesa, auctorisacão para a construcção de uma linha de via reduzida partindo de Obidos até à mina de carvão dos Arneiros, que aquella companhia vae explorar.

Lamarosa a Thomar — Devem começar brevemente os trabalhos da construcção da linha de Lamarosa a Thomar, de que é concessionaria a Camara Municipal daquela cidade.

Electrificação das linhas allemãs

Muito antes da guerra, o Conselho de administração dos Caminhos de Ferro da Prussia e Hesse acordou em electrificar as linhas, fazendo um ensaio pratico para observar os defeitos que pudessem surgir.

Começou-se a trabalhar n'este sentido, porem a guerra obrigou a aprazar o projecto até que em circunstancias mais favoraveis se pudesse levar á pratica.

Estas circunstancias chegaram, e a nova Administração dos Caminhos de Ferro Allemães, depois de um aturado estudo, começou a electrificação d'algumas linhas.

A primeira foi a de Leipzig a Magdeburgo; em janeiro de 1921 inaugurou-se o troço comprehendido entre Waren Schonefeld para transporte de mercadorias, e em Setembro do mesmo anno abriu-se ao serviço publico a secção de Leipzig a Bitterfeld, que foi ampliada até Dessau em Abril do anno passado.

Assim, com pequenos intervalos, se tem electrificado e aberto ao trafego as secções de Leipzig a Halle, de Schonefeld a Engelsburgo e de Dessau a Guterluk, ficando tambem construida a linha até Magdeburgo, no 1.º julho do corrente anno.

Diariamente circulam quatro comboios ascendentes e outros quatro descendentes, calculando-se que o serviço esteja completo no decorrer do anno de 1924, com 74 locomotivas eléctricas, pois agora não se dispõe mais que 35, ou sejam 11 para os comboios de passageiros e 24 para os de mercadorias.

Uma vez terminada a electrificação das linhas allemãs, obter-se-ha uma economia de 48.000 toneladas de hulha annualmente, o que justifica o desejo que ali existe de intensificar os trabalhos necessarios para que em poucos annos fique electrificada na sua totalidade, a rede dos caminhos de ferro da Alemanha.

Haverá muitos inconvenientes e difficuldades, pelo que é muito provavel que o Estado tenha por agora que conformar-se com a electrificação da citada linha, em virtude de não contar com meios financeiros para proseguir a electrificação de todas.

Manual do Viajante em Portugal

Em Janeiro do proximo anno deve ser posta a venda a edição portugueza deste manual.

Rapido Paris-Bruxellas — O serviço de passageiros entre Paris e Bruxellas está tendo o melhor aproveitamento com o rapido que desde ha tempos foi estabelecido entre aquellas duas capitães que distam uma da outra 311 kilometros; trajecto que é feito em 3. h. 45, ou seja a uma velocidade media de 73 kilometros à hora, com locomotivas do tipo *Superpacific* de 16 rodas e da força de 2.290 cavalos de vapor.

Uma das maiores comodidades d'este comboio, senão aquella que o publico mais aprecia, é o facto de transpôr as fronteiras sem parar, sendo a fiscalisação da alfandega e dos passaportes effectuada em transito.

As tarifas allemãs — Como tivemos occasião de referir, as tarifas allemãs foram augmentadas a partir de 1.º de Setembro ultimo, em virtude do custo do carvão ter subido consideravelmente e de terem sido melhorados os salarios do pessoal.

A nova base de preços para passageiros é de 1.500.000 marcos por kilometro, e o de mercadorias é de 4.500.000 marcos por tonelada.

Com este novo augmento ficaram as tarifas allemãs um milhão e meio (passageiros) e quatro milhões e meio (mercadorias) de vezes mais caras do que em 1913.

Simplemente desolador.

Caminhos de ferro Brasileiros — Pelos relatorios das diversas companhias relativos ao anno findo, verifica-se que o trafego vae augmentando sensivelmente em todas as linhas, dando esperanças de que dentro em poucos annos os caminhos de ferro brasileiros, quasi todos de recente construcção e a maioria d'elas ainda por concluir a sua rede, tenham em situação perfeitamente desafogada.

A Companhia de S. Paulo — Rio Grande, uma das mais importantes e que só no anno passado augmentou a sua rede com cerca de 31 kilometros, teve um acrescimo de receita sobre o anno anterior de reis 3.045.783\$290, sendo 2.017.767\$504 atribuido ás linhas garantidas — Itararé — Uruguay e Parapanema — e 1.028.015\$796 à linha arrendada — Paraná.

As despesas em relação ao anno anterior, tambem augmentaram em 3.086.888\$818.

Houve, pois, um deficit relativamente pequeno, devido ao elevado custo dos materiaes importados e diferenças cambiaes.

A Companhia do Norte do Paraná tambem viu subir consideravelmente a sua receita que foi de 125.456\$413 contra 99.303\$980 em 1921.

A despesa foi de 163.548\$054 contra 145.791\$699 no anno anterior.

Houve, portanto, um deficit de 38.091\$611 contra 46.487\$719 em 1921, e por conseguinte um importante acrescimo de receita.

Um novo serviço aereo de passageiros e carga

Está annunciado para 1.º de Setembro, segundo noticias vindas recentemente do Mexico, o serviço de aeroplanos de carga e passageiros, entre os portos de Vera Cruz e Progreso, no golfo do Mexico.

Posteriormente, será estabelecido o mesmo serviço entre Guadalajara e o porto de Mazatlan, no Pacifico.

A aviação ao serviço dos correios e dos transportes de passageiros e mercadorias

Os serviços aereos em quasi todas as nações adiantadas da Europa e da America tem nos ultimos annos attingido um tal grau de desenvolvimento que está operando uma verdadeira revolução na industria de transportes. Em Portugal, porem, não succede outro tanto, parecendo até que ainda se não conhecem as vantagens da maravilhosa descoberta da aviação, e que esses poucosapparelhos que temos, são apenas, como que um brinquedo para entretenimento de alguns ousados militares que em *raids*, mais ou menos arriscados, nos patenteiam o seu arrojo.

Ao passo que em outros paizes já se tira o melhor partido da navegação aerea, entre nós, a despeito das maravilhosas demonstrações da sua grande utilidade pratica feitas por Gago Coutinho, Sacadura Cabral e alguns outros distinctos aviadores que consagram toda a sua actividade ao estudo da aviação, ainda não temos sequer um comensal serviço de correio aereo. E' triste, mas é verdade.

Nos Estados Unidos é onde os serviços aereos do correio e de transportes commerciaes attingiram já maior incremento, o que não admira. A America é o paiz da engenharia e dos grandes empreendimentos praticos.

Alem de grande numero de carreiras commerciaes em actividade entre varias cidades, que estão sendo exploradas com magnificos resultados, o serviço dos correios acha-se montado por forma modelar.

Presentemente, os aviões, conduzem a correspondencia até Cleveland e Chicago, ganhando quinze a dezoito horas sobre a correspondencia transportada por via ferrea.

Cerca de 7.000 kilos de correspondencia os aviões-correios transportam diariamente, com grande rapidez.

Uma carta que levava um dia para chegar a Harrisburgh, leva, actualmente, quando consegue apanhar o avião-correio, apenas tres horas para ser entregue ao destinatario.

Do dia 16 de Julho de 1921 a 7 de Setembro de 1922, foram percorridas, sem um só accidente, pelos aviões-correios nos Estados Unidos, cerca de dois milhões de milhas, e, em 16 de Setembro do ultimo anno, contaram-se dez semanas de vôos transcontinentaes, tendo attingido 100 % de eficiencia. Isso importa em dizer-se que os innumerados vôos atravez do continente foram vencidos no tempo exigido, mesmo sobre os montes Alleghanies e as Sierras, sem o menor incidente.

Uma vez que fique assegurada a realização de viagem aerea com correspondencia, durante a noite, como já parece haverem provado as experiencias feitas, serão inauguradas as de Chicago a Cheyenne, no Estado de Wyoning.

Depois, caso dê resultado essa tentativa, serão creadas as seguintes linhas:—Nova York a Chicago, de dia—Chicago a Cheyenne, de noite—Cheyenne a São Francisco da manhã do segundo dia.

Estabelecido, definitivamente, o serviço postal aereo nocturno, uma carta posta no correio em Nova York poderá ser entregue ao destinatario em São Francisco da California, vinte e oito horas depois.

O projecto do Departamento dos Correios para as viagens aereas nocturnas, comprehende a construcção

de campos de aterrissagem de 25 em 25 milhas, bem illuminados todos.

Na Europa, o serviço postal aereo está tambem sendo explorado já ha alguns annos, mas, as carreiras não são tão extensas como as norte-americanas.

A França, que é o paiz que dispõe, actualmente, do maior numero de aeroplanos no mundo, sendo os seus gastos de aviação, em média, de 400 milhões de francos, mantém quatorze linhas aereas de correios e de passageiros, e, no anno de 1922, no serviço dessas linhas, foram percorridas 2.146.234 milhas, e transportados 14.397 passageiros, 45.000 kilos de correspondencia e 500.000 de cargas, tudo isto com reaes economias para os cofres publicos.

Na Hespanha tambem já estão em exploração algumas carreiras postaes aereas, uma d'ellas entre o continente e as Baleares.

Na Allemanha e na Italia tambem ha já serviços aereos; estando o Commissariado da Aeronautica italiano a estudar a possibilidade do estabelecimento de linhas internacionaes de transporte de passageiros e mercadorias, com o fim principal de favorecer as firmas italianas constructoras de apparelhos de navegação aerea.

No ultimo concurso efectuado em França os tres premios foram conferidos a apparelhos italianos.

Na Argentina, uma grande republica do Sul da America que está progredindo a olhos vistos, igualmente a aviação caminha a grandes passos para fins praticos e uteis.

A 18 de Março ultimo foi estabelecido um serviço aereo de passageiros entre Montevideo e Buenos Aires, pela "Sociedade Argentina de Serviços Aereos", com um triplano do typo Caproni, de 30 metros de largura, 14 de comprimento e 6 1/2 de profundidade. A cabine, de duas cobertas, comporta 22 passageiros, além da tripulação. O triplano pesa 4.000 kilogrammas e tem capacidade para 3.500 kilogrammas de carga, inclusivé combustivel e passageiros, para um vôo ininterrupto de 7 1/2 horas, à razão de 130 a 140 kilometros por hora. Já havia sido estabelecida em 17 de Dezembro de 1921 outra linha aerea entre Buenos Aires e Montevideo.

Quando será o dia em que teremos o prazer de noticiar a inauguração do serviço postal ou de transportes aereas em Portugal?



Conferencia sobre Trafego internacional Portugal-Hespanha-França

Deve realizar-se no proximo dia 22 do corrente, em Paris, a conferencia annual de trafego P. H. F. á qual devem assistir delegados das linhas dos tres paizes interessados.

Os principaes assumptos que devem ser ventilados n'essa conferencia são: Melhoramento do horario do Sud-Express; correspondencia com o Sud-Express, dos vapores da Companhia Geral Transatlantica que fazem serviço entre Casablanca e Bordeus; serviço de caruagens directas entre Lisboa e Irun; restabelecimento das tarifas directas entre Portugal e França, tanto de grande como de pequena velocidade.

Os delegados da C. P. á conferencia são os srs. Engenheiros Ferreira de Mesquita, Director, e Manuel Rueda, chefe do Trafego.

O linho da Rússia

Segundo as estatísticas publicadas pela Repartição Commercial de Moscou, a Russia soviética exportou já n'este anno 33.000 toneladas de linho, das quaes 10.000 para Londres, outras 10.000 para Riga, e as restantes para Reval e Berlim. O principal consumidor de linho russo continua a ser a industria franceza, havendo grandes esperanças na Russia, onde ainda se encontram 12.000 toneladas de linho da ultima colheita por vender, de que, em breve, voltará a antiga pujança da industria linhada nas nações do occidente da Europa.

Comtudo, os preços do linho, teem tendencia para a baixa.



O commercio norte-americano

Em Setembro de 1922 começaram a applicar-se nos Estados Unidos as tarifas aduaneiras de Fordney, fortemente proteccionistas, em virtude das quaes nos ultimos mezes d'aquelle anno se notou sensivelmente a elevação da cifra representativa das importações.

O facto deve-se principalmente, segundo as estatísticas americanas, á importação de materias primas, a qual em novembro de 1922 era representada por 111 milhões de dollars, cifra que em Maio ultimo se elevou a 142 milhões. Esta differença, porém, representa apenas 42 % do augmento registado na importação total, na qual figuram tambem, entre outras importancias as seguintes: em Novembro de 1922 importaram-se 31 milhões de dollars de productos alimenticios, e em abril d'este anno 60 milhões; nos productos manufacturados nota-se tambem um augmento, embora menos importante: 57 milhões de dollars em Novembro, e 62 milhões em Abril.

A Inglaterra, a Allemanha, Belgica e Hollanda estão fazendo grandes progressos no mercado dos Estados Unidos, e apesar das tarifas Fordney, verifica-se que a industria europeia está recomeçando as suas faculdades de competencia com a industria americana.

Pelos numeros a seguir indicados, representativos de exportação e importação nos Estados Unidos, desde Novembro de 1922 a Abril do corrente anno, se pode verificar a veracidade da asserção que fazemos:

	Importação	Exportação	Differença
Novembro de 1922..	291	380	+ 89
Janeiro de 1923.....	329	335	+ 6
Fevereiro de 1923....	303	307	+ 4
Março de 1923.....	398	341	- 57
Abril " "	367	325	- 42



A viação urbana no Rio de Janeiro

Os cidadãos do Rio de Janeiro não estão, felizmente para elles; sujeitos a um unico systema de viação urbana como nós, onde só os electricos da Carris monopolisam os transportes em commum na cidade.

Bem mais felizes do que nós, os nossos irmãos do Brazil teem alem de electricos, cujo serviço está muito

bem montado, os auto-omnibus que prestam magnifico serviço ao publico, por pouco dinheiro.

Recentemente o prefeito do Districto Federal mandou estudar um typo official dos auto-omnibus a adoptar, estando já promptos os modelos a que todas as empresas d'esse genero de transporte, teem de futuro, que se subordinar.

Os carros são fechados, guarnecidos de janellas para uma boa ventilação, com dois accessos de entrada e sahida; tem assentos providos de molas, o tecto abaúlado; dispondo de 20 logares, em bancos para duas pessoas cada.

Nenhuma nova licença será dada a empresas para esse genero de viação, sem que se obriguem a adoptar o typo official da prefeitura.

Quem déra que por cá tambem se pudesse estabelecer um typo official de auto-omnibus para o povo de Lisboa utilizar, pois era a prova que não estavamos prezos a um regimen de monopolio bem odioso, que nos explora muito razoavelmente.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de outubro de 1923.

Ao começarmos estas linhas, poucas horas faltam para ser apresentado o parecer da comissão de finanças da camara dos deputados sobre o projecto da lei em que o sr. Velhinho Correia pediu auctorizações amplas para discutir o que julga indispensavel para estabelecer o equilibrio orçamental.

A comissão alterou consideravelmente a proposta, mas concorda em que sejam dados ao governo poderes latitudinarios para cortar nas despesas e para actualizar os impostos e receitas publicas.

Neste momento ainda se ignora qual seja o desfecho de tudo isto. Ainda se julga possivel a queda do governo, por não lhe serem dadas auctorisações legislativas para a obra que ele pretende realizar.

Mas, em tal caso a crise politica passaria para um estado agudissimo. Não oferece duvidas que seria uma perturbação gravissima a queda do sr. Antonio Maria da Silva. A tal ponto é verdade que os mesmos que o julgam inevitavel ou pelo menos possivel, acodem logo a dizer que o mesmo homem publico seria encarregado de formar novo ministerio. Simplesmente nesse caso não se comprehenderia porque teria vindo a queda. Para alijarem o sr. Velhinho Correia?

Nas actuais circumstancia do paiz e da politica, é absolutamente impossivel constituirem melhor governo do que o actual e obterem melhor ministro das finanças do que o sr. Velhinho Correia, para uma governação que tenha de continuar dentro das engrenagens partidarias existentes. O ministerio que viesse havia de ser pior do que este, ainda que os seus elementos componentes fossem melhores. A razão é simples: as situações ficariam ainda mais complicadas, e os ministros teriam sempre, pelo menos as mesmas resistencias que os partidos oferecem a obra da organização nacional.

As idéas que o sr. Velhinho Correia se propõe realizar e para uma grande parte dos quaes a propria comissão de finanças já teve de ir arrastada, representam uma reacção, embora limitada e incompleta, contra o sistema a que tem obedecido a governação desde 1919. No estado actual das cousas nada mais podem fazer.

Aquilo mesmo seria feito com a má vontade dos partidos e das classes.

A reforma verdadeira tem de vir de outros modos, como sempre temos dito. preciso E' um governo de caracter extraordinario que tenha poderes amplissimos para governar com o parlamento fechado durante algum tempo e fora das engrenagens partidarias:

E' isto o que o sr. presidente da Republica pretende? Não parece. O sr. Teixeira Gomes está ouvindo sobre a situação nacional os dirigentes dos partidos e grupos existentes. O que pode ouvir dahi senão o que é aconselhado pelos privatismos?

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

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

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

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

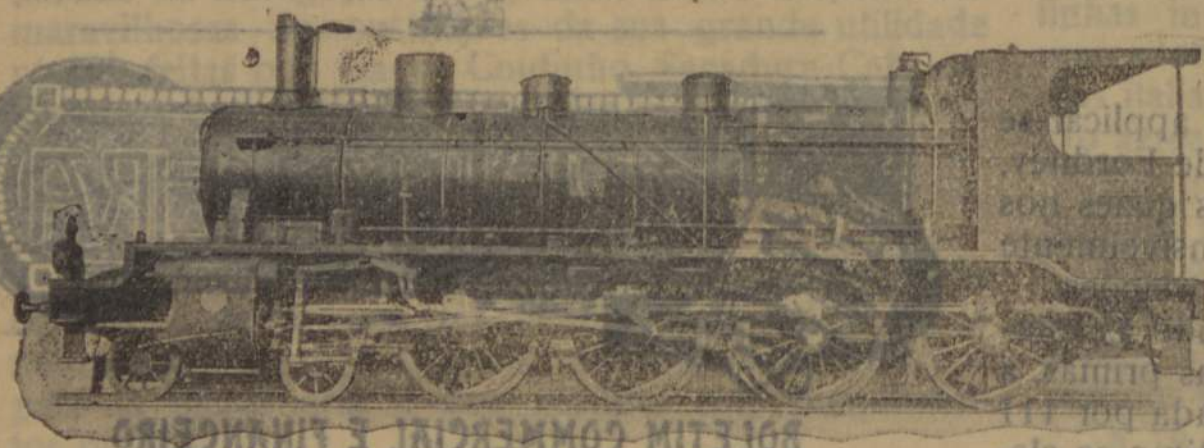
Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e alpeoleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-BU-PONT

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

Séde LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faliando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Ralsmes (Norte-França) e La Croixère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital: 2.600.000 frs.

(ÉTABLISSEMENTS TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})

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

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

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.º 7, A ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE B C., 6.ª EDITION

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

Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15 - Rue Beaurepaire PARIS Teleg. "Vicduboc"

Agente em Lisboa

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.º

Telegr.: "MARAIVA"

Agente no Porto

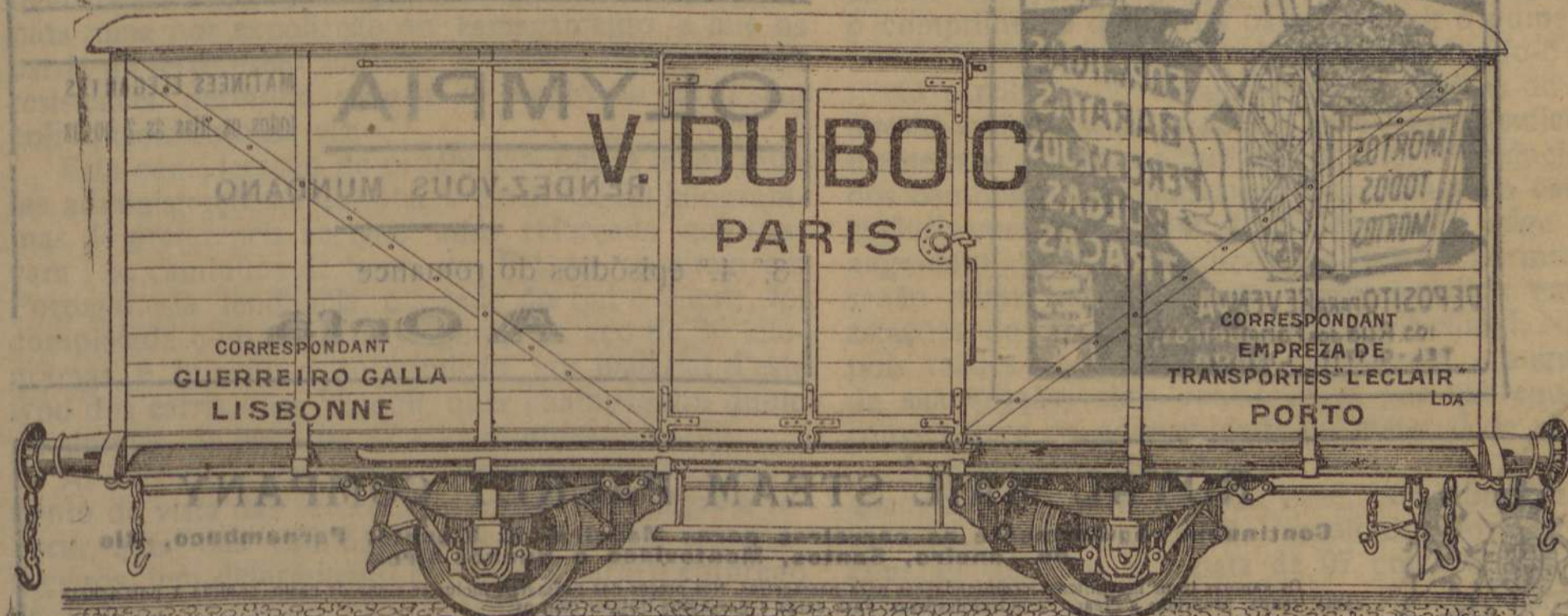
Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.ª

Rua da Fabrica, 5

Telegr.: "SILREIS"

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermutaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francezas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao commercio a enorme vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros convenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empresa não se poupou a sacrificios nem a despesas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o commercio importador e exportador.

Companhia União Fabril

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

Superphosphatos
Adubos compostos
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico soluvel
em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano

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

**Agente e Revendedora da
Deutsohe Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

**Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite
Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

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

**PÓS DE
KEATING
MATAM**

**FORMIGAS
BARATAS
PERCEVEJOS
PULGAS
TRACAS**

DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL-G. 1717 - LISBOA

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

3.º 4.º episódios do romance

A Orfã



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 include-se vinho de pasto, comida a portugueza cama, roupa, proprias a creação e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito esmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.