

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 866

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — Bruxellas, 1897, Porto, 1887, Liège, 1906, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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 Herta Secca, 7

LISBOA, 16 de Janeiro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Herta Secca, 7 - 1.º  
Telephone: Central-27

## SUMMÁRIO

O governo fascista e os Caminhos de Ferro Italianos, por J. Fernando de Sousa

O commercio externo suíço . . . . . Pag. 15

Balancete do Ranco da Inglaterra. . . . . " 17

A produção transvaliana de ouro e mão d'obra indigena. . . . . " 17

A situação dos caminhos de ferro na Russia . . . . . " 17

A Provincia de Moçambique, por Quirino de Jesus . . . . . Pag. 18

Linhas estrangeiras . . . . . " 20

Linhas portuguezas . . . . . " 20

1.ª exposição de aparelhos de T. S. F. . . . . " 20

Parte official . . . . . " 21

Os Caminhos de ferro hespanhoes e o Directorio Militar . . . . . " 22

Viagens e Transportes . . . . . " 22

Conferencia internacional sobre trafego P. H. P. . . . . " 23

Parte financeira . . . . . " 24

## O Governo Fascista e os Caminhos de Ferro Italianos

por J. FERNANDO DE SOUZA

No artigo de abertura de novo anno ponderámos com tristeza as misérias de nossa exploração ferroviaria que de modo algum corresponde ás necessidades da economia nacional.

A crise em que o paiz se debate, (para não dizer que agonisa) tem multiplos aspectos: moral, o mais grave de todos, politico de que nos não occuparemos, financeiro, commercial, industrial, agricola. E estas modalidades da crise economica são em boa parte o reflexo da deficiencia e imperfeição de transportes. Deixámos chegar a um estado miseravel a nossa rede d'estradas, para mais incompleta. Os nossos caminhos de ferro não desempenham cabalmente a sua funcção, alem de não corresponderem em extensão ás necessidades do paiz.

Mal podemos pensar na presente conjuntura em construir novas linhas. Custam carissimo e faltam-nos recursos para tal empreendimento.

O peor é, porem, que as que temos são mal exploradas por deficiencia de material, especialmente ocomotivas, por insufficiencia das actuaes instalações, especialmente nas estações terminaes e nas relações com os transportes maritimos. E o pouco e mau que temos perde boa parte da sua eficiencia por effeito da falta de disciplina e pela pouca productividade do pessoal desmoralizado por influencias revolucionarias e pela acção nociva das leis.

As propagandas bolchevistas e a ignara promulgação da lei das 8 horas de trabalho sem o correctivo das distincções necessarias entre trabalho e presença crearam um detestavel estado d'espírito nocivo á boa ordem, á probidade e á disciplina e agravaram consideravelmente os encargos pelo alargamento de quadros e má utilização do material.

E' nos Caminhos de Ferro do Estado, mais trabalhados pela acção dissolvente dos agitadores e desmoralizados por conivencias revolucionarias, que o mal attingiu maiores proporções, chegando a crise a ser angustiosa nas linhas do Sul e Sueste, de cujo serviço tanto depende a vida agricola do Alemtejo. Neste momento o abastecimento de trigo necessario á alimentação de Lisboa está seriamente afectado pela deficiencia de transportes, encarando-se a hypothese de irem a Beja buscar trigo as machinas e vagões da Companhia Real.

Á invasão dos vagões particulares—, não já como elemento d'exploração de determinados estabelecimentos industriaes, mas para suprirem pelo aluguer ao publico as deficiencias das proprias linhas, nas quaes se enxerta assim uma empresa parasitaria com a sua distribuição de material — é um symptoma friante da desorganização dos serviços.

O outro em que tudo se resume e reflecte é o enorme déficit d'exploração das linhas do Estado apesar da elevação das tarifas por sobretaxas superiores ás das linhas das Companhias.

A lavoura, cujas transacções de cereaes são reguladas segundo a lei vigente, pelo preço do trigo sobre vagão, luta com graves difficuldades por não obter a tempo os meios de transporte de que carece, nem mesmo pelo suborno do pessoal, que é pratica trivial. O que succede com os cereaes dá-se igualmente com tudo o mais.

A industria mineira sente-se atrofiada por deficiencia de transporte e de meios d'embarque. Nos ultimos 20 annos, após a construcção da ponte-caes do Barreiro nada mais se fez.

O custo da baldeação e as estadias dos barcos não

taes que é difficil freta-los para virem carregar ao Barreiro, e o minerio é onerado com despesas que não comporta.

Faltam machinas, não porque as não haja, mas porque as officinas não conseguem, como outrora, reparar o material.

E com esses meios escassos de acção trabalha um pessoal bolchevisado, sobre o qual minguada acção exercem os agentes graduados e o pessoal superior que se retraem por não se poderem fazer obedecer.

Gravissima crise, bem difficil de remediar!

Vejamos como superou difficuldades analogas a Italia nos caminhos de ferro explorados pelo Estado.

\* \* \*

Quando o fascismo triumphante conquistou o poder, o serviço ferroviario debatia-se numa crise formidavel.

Superabundancia de pessoal; carecia de disciplina; influencia nefasta da lei das 8 horas; atrazos e irregularidades dos comboios; roubos e extravios frequentes de mercadorias; indisciplina do pessoal; deficit consideravel, agravando as difficuldades do Thesouro: tal era o quadro sombrio da exploração das linhas do Estado em 1923.

Mussolini creou um Commissariado com poderes extraordinarios, assegurando-lhe acção larga, prompta e energica sem peias burocraticas.

Reduziu-se o numero d'empregados, licenciando os inuteis e os indesejaveis, reformando os incapazes.

Regulamentou-se a applicação da lei das 8 horas pela distincção do tempo de presença do trabalho efectivo, acabando-se com o escandalo da redução deste a 4 ou 5 horas por dia. Chegava-se ao extremo de substituir o pessoal de comboios, a que faltavam 4 ou 5 kilometros apenas para chegarem ao termo da viagem!

Algumas cifras darão idéa dos resultados obtidos. No 1.º semestre de 1922 houvera 131.659 casos de doença e accidentes com 1.631.294 dias d'ausencia. Esses numeros reduziram-se em igual periodo de 1923 a 76.205 casos e 874.815 dias de ausencia.

Nos mesmos periodos houve 1.722.258 horas de manobras para 16.434.058 vagões manobrados em 1922 e 1.688.809 horas para 17 238.808 vagões; somma 83.449 horas com um augmento de 804.750 vagões.

A tonelagem de 1 de Janeiro a 31 de Julho de 1923 subiu a 28.592.373 toneladas de mercadorias aceitas a despacho e 3.028.700 vagões carregados! contra 24.516.271 toneladas e 2.598 115 vagões em igual periodo do ano anterior.

As receitas do 1.º semestre de 1923 subiram a 1.497.874.525 liras ou mais 124.551.312 que em 1922.

A carga media por vagão subiu de 9,71 tonelladas a 10,36.

Apesar do augmento de tonelagem o percurso dos comboios de mercadorias desceu no semestre a

42.064.958 kilometros, ou menos 1.173.236 que no anno anterior.

A quantidade de material circulante avariado e esperando grandes reparações era em agosto ultimo de 1,2% contra 12,9% em dezembro de 1922, e 19,6% em igual mez de 1920.

A percentagem das locomotivas para reparação desceu egualmente em 3 annos de 9,1% a 5,2%.

Graças á Associação Nacional Fascista dos Ferro-Viarios, que tem secundado efficazmente o Commissariado e á politica fascista d'ella emanada, o numero de roubos, que fôra 13.097 no primeiro trimestre de 1922 desceu no igual periodo de 1923 a 6.563.

Pela acção das providencias tomadas para augmentar a productividade de trabalho, o numero de agentes, que atingira 240.000, desceu no 1.º de julho de 1923 a 206.423, devendo no fim do anno estar reduzido a 180.000.

Os serviços foram reorganizados e simplificados segundo um criterio descentralizador. Assim, na Via e Obras suprimiram-se as Divisões intermedias entre o Serviço Central e as Secções, cujas atribuições foram alargadas. Do mesmo modo para outros serviços de modo a acelerar a resolução dos negocios, diminuindo a correspondencia.

Os Serviços centraes foram reduzidas a dois grupos a saber :

|                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| Serviço de exploração    | Movimento e trafego        |
|                          | Material e tracção         |
|                          | Via e obras                |
| Serviços administrativos | Pessoal e assumptos geraes |
|                          | Aprovisionamentos          |
|                          | Contabilidade              |

O Serviço de Saude e o Instituto experimental, mantendo-se como unidades technicas particulares, foram agregadas sob o ponto de vista administrativo ao serviço do pessoal e assumptos geraes.

O escriptorio tecnico do Movimento e das Instalações technicas foram reunidos num só escriptorio tecnico de Vias e Obras. As compras de material circulante e de materiaes passaram para os Approvisionamentos, sendo em troca a gerencia dos depositos de combustivel confiada á Tracção.

A Repartição central de Estatistica, dependente do Serviço de Contabilidade, passou para o Serviço de pessoal e assumptos geraes.

A regulamentação da lei das 8 horas, contando por 2/3 o tempo de simples presença e permitindo para certas categorias a elevação da duração de trabalho até 10 horas e mais, conforme as circunstancias, deu logar a maior aproveitamento de agentes, sem a injustiça anterior de se equiparar o trabalho contínuo e fatigante de uns á simples presença de outros.

Entrou-se resolutamente no caminho da supressão de guardas nas passagens do nivel de secundária importancia.

As grandes reparações do material circulante foram, em grande parte, confiadas á industria privada.

Obteve-se sensível redução no consumo de combustível e lubrificantes, tendo-se realizado num semestre uma economia de 280.000 toneladas de carvão. Nos lubrificantes a economia foi de 25 %.

E' interessante registrar a cifra das indemnizações pagas, que desceu de 52 600.000 libras no 1.º semestre de 1922 a 24.800 000 em igual periodo de 1923.

As tarifas estão em via de modificação, esperando-se um augmento de 100 milhões nas receitas.

Ao mesmo tempo que assim se reformavam os serviços e se caminhava para a rapida extincção de um deficit d'exploração superior a 900 milhões annuaes, achando-se previsto o equilibrio para o exercicio de 1925-1926, tomavam-se providencias a favor do pessoal. Activou-se a construcção da casas de habitação, podendo-se assim concluir em pouco tempo 3.300 alojamentos com 18.500 compartimentos úteis.

\*\*\*

A profunda e salutar reforma operada na Italia foi possivel pela acção energica e livre de peias, contando com a continuidade do seu esforço, porque tinha o apoio de um governo forte e que se propõe ser estavel.

Só em condições analogas se poderão remediar os males de que enfermam as linhas do Estado entre nós. Quem pode porem contar com a eficacia e persistencia de uma acção reformadora? Não a iniciou o ilustre official Raul Esteves, para dentro em pouco a ver inutilisada, tendo sido, até, alvo de um atentado?

Se não houver a reforma politica necessária, conforme o aforismo tão justificado de Maurras: *politique d'abord*, uma unica solução se impõe, embora bem difficil de condicionar na presente conjunctura a entrega das linhas do Estado a um empresa arrendatária. E nessa hypothese é de aconselhar a disjunção das linhas do Minho e Douro, que deveriam formar com as de via reduzida suas afluentes, um bloco.

As do Sul e Sueste podem com vantagem ser entregues á exploração da Companhia Real, sendo para desejar que esta reforme profundamente o seu complicado mechanismo administrativo com um Conselho de 21 membros e um *Comité* em Paris. Cabeça demasiado grande para tal corpo!



## O commercio externo suíço

O commercio externo da Suíssa mostra, no 1.º semestre de 1923, uma baixa nas exportações, de 806 milhões contra 821 milhões do mesmo periodo do anno anterior, enquanto as importações, pelo contrario, passaram de 853 a 1.036 milhões de francos.



## Balancete do Banco de Inglaterra

Segundo o balanço semanal do Banco de Inglaterra, em 23 de Agosto, a conta do Tesouro acusa um augmento de 4.908.419 libras esterlinas; as acções 932.705 libras esterlinas; a circulação de notas diminuiu 552.010 libras esterlinas e as contas particulares 2.829.453 libras esterlinas.

## A produção transvaliana do ouro e mão d'obra indigena

Estatisticas recentemente publicadas, relativas ao primeiro semestre de 1923, accusam uma produção de 4.516.549 onças de ouro no Transvaal, contra onças 2.456.549 em igual periodo do anno anterior.

Comparando a produção mensal durante o primeiro semestre dos 3 ultimos annos, forma-se o seguinte quadro:

| Mezes               | 1921                  | 1922      | 1923      |
|---------------------|-----------------------|-----------|-----------|
|                     | (Onças de metal fino) |           |           |
| Janeiro . . . . .   | 651.593               | 639.728   | 764.469   |
| Fevereiro . . . . . | 558.137               |           | 704.970   |
| Março . . . . .     | 671.123               |           | 761.586   |
| Abril . . . . .     | 681.382               | 511.338   | 743.651   |
| Maio . . . . .      | 687.776               | 629.786   | 786.564   |
| Junho . . . . .     | 678.490               | 675.697   | 755.309   |
|                     | 3.928.501             | 2.456.549 | 4.516.549 |

Tambem pelo quadro seguinte se pode apreciar a importancia comparativa da mão d'obra indigena nas principais empresas mineiras do Transvaal durante o primeiro semestre deste anno:

| Mezes               | Ouro    | Carvão | Diamantes |
|---------------------|---------|--------|-----------|
| Janeiro . . . . .   | 181.985 | 14.664 | 1.222     |
| Fevereiro . . . . . | 182.983 | 14.817 | 1.227     |
| Março . . . . .     | 181.473 | 14.710 | 1.273     |
| Abril . . . . .     | 178.337 | 15.040 | 1.860     |
| Maio . . . . .      | 175.591 | 15.176 | 2.668     |
| Junho . . . . .     | 170.865 | 15.598 | 3.063     |

Em Dezembro de 1922, o efectivo do pessoal indigena nas principais empresas mineiras do Transvaal compreendia um total de 198.088 operarios, assim repartidos: nas minas do ouro, 176.834; nas de carvão, 11.001; e 1.253 nas de diamantes.



## A situação dos caminhos de ferro na Russia

Acompanhando a melhora geral da situação economica das republicas Soviéticas, a que já tivemos ocasião de aludir, os caminhos de ferro da Russia começaram já tambem a levantar-se da crise em que se teem debatido ha alguns annos.

Assim é que, segundo as declarações do chefe da delegação dos caminhos de ferro d'aquelle paiz á Assembleia geral da União Internacional de Caminhos de ferro celebrada em Paris no dia 1 de Outubro ultimo, o sr. Delgas, os transportes em caminhos de ferro está-se fazendo em condições identicas ás de antes da guerra.

Foi augmentado o numero de locomotivas e vagões; fizeram-se grandes economias nas despesas de exploração, especialmente no que respeita a pessoal. Em 1922 procedeu-se á renovação de dez milhões de travessas e contam até fins do proximo anno ter renovado mais vinte milhões.

As receitas já cobrem as despesas de exploração, e os adeantamentos que o Estado fez ás empresas destinam-se exclusivamente a trabalhos da reconstrucção.

Dadas estas circunstancias, á maneira que as relações politicas entre a Russia e as outras nações se foram reatando, o que tudo fez prevêr não levará muito tempo, as communicações ferro-viarias directas com as republicas dos soviets, restabelecer-se-hão por completo.

# A PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

por QUIRINO DE JESUS

N'este momento já se acha publicado o projecto do contracto de empréstimo para Moçambique. Deve ser elle objecto da maior attenção nacional. Mas ninguém poderá fazer o julgamento, sem considerar antes de tudo a politica fixa da Africa do Sul, que tem de ser vista por detraz do empréstimo londrino.

O general Smuts disse francamente no Cabo ao sr. Brito Camacho quaes eram as suas ideias dominantes. Uma era a de que não podia negociar nenhuma Convenção com Moçambique, se não admittissemos como base o *contrôle* ou condominio da Africa do Sul no porto e caminho de ferro de Lourenço Marques. Era a outra a de que Moçambique, na sua previsão, viria a incorporar-se na Africa do Sul. Esta é mesmo, a causa da primeira e está por cima de tudo o mais. O destino politico do proprio general Smuts depende afinal do desfecho da sua luta em relação a Lourenço Marques, ou talvez melhor, a Moçambique.

Já tudo isto é muito grave. Ainda mais o é, porém, que não poucos portugueses de Moçambique e da metropole estão minados por aquelles dois mesmos pensamentos do general Smuts. Elles julgam inevitável aceitar o condominio e contar com a absorpção. Insinuam, porisso, que nada mais ha a fazer senão tirar do valor politico de Moçambique todas as vantagens possiveis em negociações e contractos com o estrangeiro cobicante, adiando o mais possivel a fusão definitiva da nossa provincia com a Africa do Sul.

Alguns delles, não poucos, mais ou menos com a intervenção de elementos financeiros importantes, procuram então praticar essa nova doutrina por soluções proveitosas para si mesmos. Só lhes resta, neste caminho, apresenta-las de maneira a que se diga tudo feito para salvar a nossa provincia, quando os seus juizos e actos a condenam ao desaparecimento. Nas maquinações chegam a iludir muitos espiritos isentos a ponto de levarem alguns destes para a empresa inculcada como boa e justa.

Mas de que se trata no fundo? De liquidar, por escala, o nosso dominio em Moçambique. Nem seria isso por contractos em que a nação colhesse o preço: desenlace inadmissivel, que não traria os desaforos supostos por certos partidarios da venda. Seria por acomodações de particulares, que teriam comissões, lucros honorarios e ordenados em ouro. A filosofia deles é simples: enriquecer com pedaços do valor da provincia condenada e mandar á fava todos os outros portugueses, desde Vasco da Gama, descobridor de Moçambique pelo sul, até a consumação dos seculos.

Como é que os snrs. Augusto Soares e Azevedo Coutinho, superiores a todas essas miserias, com a sua boa reputação fundada, se deixam enrodilhar, de perto ou de longe, pelos portugueses, ingleses e boers da intriga sul-africana? Pois não sabem que seria melhor ser-nos conquistada a provincia, o que não é facil?

Hintze Ribeiro e José Luciano de Castro firmaram para os seus partidos e para a sua epoca uma ideia sã de politica ultramarina, que foi respeitada sempre. Segundo ella, as colonias nunca deviam contrair, directamente por si, empréstimos externos. Era para não se arriscar a sua administração e por fim o seu destino e a propria soberania portuguesa. Se fosse necessario, pedia lá fóra dinheiro para elas, a metropole é

que devia fazer por sua conta exclusiva a operação. Ficaria responsavel o Estado para com o estrangeiro e a provincia para com o Estado. Sempre insistimos na conveniencia de continuar esta boa tradição governativa.

Concorremos ainda não há um ano para que tal doutrina se includesse no *Apêlo á Nação*, que subscrevemos com muitos homens publicos.

Esta regra devia ter sido observada mesmo com respeito a Angola. Foi um erro grande autorisar-se esta provincia a emitir directamente empréstimos internos e externos até 60.000 contos, ouro, com peñhor das suas receitas e responsabilidade solidaria da metropole. Angola é grande e tem bons recursos naturaes, mas é um organismo economico ainda pequeno e pobre.

A marcha das suas finanças já provocou dificuldades nas relações com a mãe patria. O pior será de pois. Isto não quiere dizer que o snr. Norton de Matos não seja uma das personalidades mais aproveitaveis da nação para lances extraordinarios.

Mas a antiga norma ainda era e é mais exigivel em Moçambique. E' ali impossivel uma autonomia financeira, que não tem base politica, nem economica. Ela servirá apenas para a livre execução dos planos e desejos pouco simpaticos de portugueses identificados mais ou menos com as ambições da Africa do Sul. Longe de taes cumplicidades, por certa ordem de illusões, fizeram-se os regimes das Companhias de Moçambique e do Niassa. Os autonomistas, longe de quererem a correção possivel e necessaria desses erros, querem a sua prorogação e complemento. Agora viria o empréstimo, que seria a maior abdicação nacional, ficando Moçambique para uso dos prestamistas, dos pseudo-empreiteiros inglezes e da gente sul africana. Logo depois teriamos a segunda parte do projecto: qualquer forma de condominio em Lourenço Marques.

De norte a sul de Moçambique a venda lenta do nosso patrimonio historico do estrangeiro teria feito o regalo de uns tantos portugueses em menos de meio seculo. Foi para isso que navegámos e pelejámos por lá?

A orientação de Portugal em Moçambique tem de ser digna de uma patria. Como a podemos resumir? Viver bem com a Africa do Sul, mas conservando absoluta a soberania de Portugal, desde o Cabo Delgado a Lourenço Marques.

Reparar sucessivamente o erro das concessões magestaticas, pelas reivindicações oportunas dos nossos direitos mal entregues a duas Companhias contrarias ao nosso fim historico. Fazer com a base da nossa integridade juridica uma nova convenção com a Africa do Sul, ou não fazer nenhuma, se não fôr possivel em condições tais, extinguindo-se o triste *modus-vivendi* de 1923. Realisar os melhoramentos publicos necesarios, não apenas para serviço dos vizinhos, mas principalmente para a nossa consolidação na provincia. Sobrepôr a essas obras a da nossa colonisação propriamente dita, sem a qual serão elas vãs, estultas e contraproducentes. Reunir para tudo isso grandes capitais e créditos no periodo que se abre deante de nós. A dificuldade é grande, porque temos de acudir ainda ás outras possessões, principalmente a Angola, e mui-

to mais á propria metropole, num esforço geral que exigirá muitos milhões esterlinos.

E' indubitavel que temos de recorrer a emprestimos externos, que uma boa governação afinal tornará possivel. Mas a propria parte destinada a Moçambique deve ser obtida pela metropole, sob sua unica responsabilidade. Criar-se-hia, ao mesmo tempo, a correspondente divida de Moçambique ao Tesouro Nacional. Seria apenas em favor deste a consignação das receitas provinciais para o serviço da amortisação e juros.

Bastaria o que fica dito para se condenar absolutamente o contracto preparado. Mas que diremos do seu texto e do seu espirito? Um documento de tal natureza, em tal negocio, e em tal momento de Portugal e de Moçambique, devia ser simples, claro, franco e seguro. E só lá vemos ardis, confusões, sinuosidades e perigos. Na execução daquele diploma as questões poderiam aparecer por todos os lados a cada hora, sendo julgadas em tribunais pouco dignos de confiança e principalmente com applicação de leis estrangeiras.

Quem é o *contractante*? A casa Armstrong, que não é bancaria, mas comercial. E o que vinha ela contractar? Resumamos o essencial para o julgamento.

O contractante faria a emissão de um emprestimo de £ 5.000.000, com o tipo do juro de 6,5%, a Moçambique; parecendo umas vezes que seria arnotizavel em 30 anos e outras que não. Tomaria as obrigações figuradamente a 98%, mas de facto a 92,25% pela clausula 10.<sup>a</sup>, e talvez ainda a pouco menos pelas duvidas a que se presta a combinação d'ela com a 9.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>. A provincia daria mais 2% por ano para amortização.

Deste modo seria de £ 425.000 a unidade total, de £ 4.612 500 o producto liquido da operação e de quasi 10% o encargo anual efectivo. A esta ficariam consignados, segundo as palavras textuais, *todos os rendimentos da Provincia, compreendendo todas as receitas que veem mencionadas no orçamento oficial da Provincia para o ano de 1922—1923*. A maior parte do dinheiro emprestado seria para certos melhoramentos de Moçambique, nenhum dos quais se liga directamente com a nossa colonização. Os materiais para tudo seriam comprados ao contractante, com fiscalisação de engenheiros inglezes.

Aquele seria o executor de certas obras, não como empreiteiro comum, mas até certo ponto como representante da administração publica. Esta pagar-lhe-hia todas as despesas, e tambem, sobre o custo destas sem excepção alguma, 10% como seu lucro industrial. Poderia este ser, portanto de £ 300.000. Como tudo isto é assombroso!

E o resto? Um empréstimo é negociado com estabelecimentos bancarios. Mas este era-o com a firma comercial que forneceria materiais e executaria obras. Porque era tal anomalia? Porque a finança como é de supôr, seria afinal, directa ou indirectamente, a da Africa do Sul. Não se esqueça que o snr. Brito Camacho, quando alto comissario, declarou que a influência da União impedira sempre a Moçambique a realisação do emprestimo na Inglaterra. Aparecer de frente nestas negociações de agora, quem realmente há de fornecer o capital, poderia causar aqui ruido. Que fazer então? Ocultar onde estava o cofre, amarrando tudo antecipadamente aos donos dele pelos direitos de um constructor, que nem seria empreiteiro para não correr nenhuns riscos.

Mas como ninguem o toma por emissor de emprestimos, o alto comissario, pelo proprio texto, obrigou-se-hia a fazer depois o outro contracto, em applicação do primeiro, com o banco ou grupo financeiro, que fosse indicado pela casa Armstrong. E como tudo

isto não seguia o caminho dos negocios regulares e autenticos, os poderes secretos, sangrando-se em saúde, fizeram pôr tres condições graves. A primeira é a de que uma carta de um representante do alto comissario á mesma firma indique a situação financeira, *propriedades, bens e receitas da Provincia de Moçambique*. A segunda é a de que o proprio Governo da Republica, por intermedio do nosso ministro em Londres, confirme essa epistola singular. A terceira é a de que o proprio Congresso da Republica aprove antecipadamente, não só tudo o que está no contracto do emprestimo, de fornecimentos e de obras, mas tudo o que dele resulte, inclusivamente aquele documento de inventario assinado por qualquer procurador da colonia.

Moçambique tem *deficit* pratico: aproxima-se por isso de 50.000 contos a sua divida recente. Ainda que o emprestimo fosse em duas series separadas por tres anos, pode haver duvidas a respeito das bases orçamentais para os novos encargos que dele resultariam. Não sabemos que situação actual de Moçambique o Estado portuguez iria garantir de olhos fechados aos cobicadores da Provincia por meio de carta prevista para a conclusão da cabala. Sabemos, porem, que a metropole e a colonia, com todos os seus poderes publicos, iriam nos ludibrios e perigos deste negocio tortuoso. Com a sanção prévia do Congresso da Republica, Moçambique ficaria escravizado financeiramente á politica da Africa do Sul, a titulo de umas obras mais, para serviço final dos seus credores. Viria depressa o resto, com tal decadência do espirito governativo e do sentimento nacional.

Aquele contracto nebuloso está cheio de consignações de direitos a bancos emissores e não emissores que por todo ele aparecem, geralmente sem determinação. Já lhes destina todos os depositos do producto do emprestimo para conveniência deles, dos prestamistas, dos fornecedores, e dos executores das obras. São outras tantas prisões escoadouras e perigos que por ali surgem ou se advinham. Mas vamos só ainda a um ponto especial.

A clausula 14.<sup>a</sup> estabelece que pelo capital obtido na primeira série do emprestimo o governo provincial se reembolsará da importância de uma parte das obras já executadas. Cabe isto á divida de Moçambique ao Banco Ultramarino. Segundo uma nota que a direcção deste publicou n'«A Epoca» de 23 de Dezembro, pareceria que ela orçava entre 700.000 a 800.000 libras. Supomos, porém, que no caso apenas se trata de uma verba de £ 450.000, pouco mais ou menos.

Mas o que é isto? O governo de Moçambique, não sabemos por que bulas, deu ao Banco Ultramarino o direito de emitir notas de libras, acima do previsto no contracto de 1919. A emissão excessiva chegou a passar de um milhão de libras. Foi como se o Estado as fornecesse de graça ao Banco, pois neste abuso nem se exigiu nenhuma participação para o Estado, segundo nos consta! Mas para que as deu ao Banco? Para este as emprestar não só ao publico, mas ao Estado a juros de 9%, em conta dos quais já debitava a Provincia por mais de 8.000 contos no fim do verão? Quem poderia supôr uma tal barbaridade?

O Banco não é emissor senão ficticiamente, pois não tem reservas de ouro. Mas agora trataria de sê-lo realmente pelo menos em Moçambique. De que maneira? Colhendo do emprestimo negociado as 450.000 libras, aproximadamente, que lhe seriam destinadas pela sobredita clausula 14.<sup>a</sup>, e que representam uma grande parte do seu pretendido credito sobre o Tesouro de Moçambique. A Provincia, contraindo uma perigosa divida externa, forneceria ao Banco o metal



**A exploração dos caminhos de ferro no Canadá.** — As receitas durante os seis primeiros meses deste anno de todas as linhas canadianas elevaram-se a 207.491.707 dollars, o que apresenta um augmento sobre igual periodo do anno anterior de dollars 17.493.727. As despesas foram no mesmo periodo de 194.356.670 dollars, tendo tambem um augmento de 14.608.697 dollars. Houve, portanto uma receita liquida de 13.135.000 dollars.

**Linhas brasileiras** — As receitas da exploração da rede da companhia Central do Brazil elevaram-se no mez de Outubro ultimo a 10.271.252\$00, apresentando uma diferença para mais em comparação em a de igual mez de 1922 de 1.072.090\$00.

No mesmo mez, a receita das linhas da Estrada Ferrea de Bragança atingiu a importancia de réis 152.308\$700, a maior receita mensal alcançada desde a sua abertura á exploração.

—A Companhia Mogyana foi autorizada pelo governo a elevar a 40 % o augmento de 20 % concedido a titulo precário, em Junho de 1919, sobre os preços das suas tarifas de transporte, devendo dentro do prazo de seis meses apresentar um projecto de reforma geral das suas tarifas em que se tome por base, principalmente, o valor das mercadorias.

—Em Novembro ultimo foram iniciados os trabalhos de construcção do troço comprehendido entre a cidade de Itajubá e a de Agua Limpa do caminho de ferro de Piquete a Itajubá.

—Proseguem com grande actividade os trabalhos da construcção da linha ferrea de Tres Pontas.

**Caminhos de ferro allemães** — O governo allemão obteve em Londres um crédito de tres milhões de libras para a compra de carvão para os seus caminhos de ferro. Servem de garantia a este emprestimo as minas de lenhite de Bittenfeld.

**Linha directa Madrid-Valencia** — O Directorio militar está estudando o projecto do caminho de ferro de Madrid a Valencia, com o intento de o pôr em execução o mais breve possivel.

**Caminho de ferro de Victoria a Estella** — Estão prossequindo com grande intensidade os trabalhos de construcção d'esta linha hespanhola, achando-se já concluido o primeiro troço comprehendido entre Victoria e Aberasturi que foi pela primeira vez no dia 14 do mez findo por um comboio de serviço.

Espera-se que no proximo verão seja inaugurada a primeira secção da linha n'uma extensão de 25 kilometros.

nobre para ele ter afinal, pelo menos lá, uma caixa correspondente á sua natureza. A troco de quê? De notas que só o Estado podia lançar na circulação, por direito soberano, e que o Estado deixou ao Banco emitir gratuitamente, para a emprestar a êle mesmo a 9%.

E' outro caso expressivo da grave desorganização nacional. Este é apenas um dos capítulos da destruição feita na Patria pelo Banco Ultramarino. E de dois em dois anos tem uma crise aguda, que da sua origem se propaga a todos os cantos das nossas praças, e que obriga o Estado a salva-lo, porque ele arrisca as finanças e a economia da nação!

Mas no fim de tudo, não é Portugal que tem de ser agora salvo? Que imensa a reforma necessaria!



**Caminho de ferro de Amboim** — Pelas noticias recentemente recebidas de Angola sabe-se que vão bastante adeantados os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, achando-se concluidas as terraplanagens e obras de arte até a kilometro 4, e assentos uns 50 kilometros de linha, já ha muitos trabalhos effectuados nas empreitadas dos kilometros 50 e 77, tendo já sido adquiridos mais 23 kilometros de via para o assentamento dos primeiros 100 kilometros.

A extensão d'este caminho de ferro no primeiro troço até Huila, estação terminou alem de Amboim, é de 120 kilometros.

**Rio das Engruias a Muge** — Como complemento da projectada linha de Aldeia Gallega ao Rio das Engruias, que será um prolongamento do ramal de Aldeia Gallega pertencente á Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, projectou a Administração dos Caminhos do Estado continuar esse prolongamento até Muge a entroncar com a linha de Setil — Vendas Novas, de propriedade da Companhia dos Meridionaes, e explorada pela Companhia Portuguesa.

Publicado no *Diario do Governo* a competente portaria que a *Gazeta* transcrevem na *Parte official* mandando proceder no respectivo inquerito administrativo, a Companhia Portuguesa apresentou ás instancias competentes o seu protesto contra a construcção d'essa linha — Rio das Engruias a Muge — por a considerar attentatoria dos seus direitos que lhes são conferidos pelo contracto da concessão da linha de Leste, visto que essa linha viria a ficar paralela ao troço da sua linha de Leste comprehendido entre Vila Franca e Setil e dentro da área de quarenta kilometros em que, segundo o mesmo contracto, não podem ser estabelecidas outras linhas ferreas.

E' de supor, portanto, que o Estado desista da construcção do referido troço de linha, respeitando os direitos que assistem á Companhia reclamante, e procurem outra solução que não vá lezar os legitimos interesses da concessionaria das linhas de Norte e Leste bem como dos da Companhia dos Meridionaes, que veria inutilisada quasi completamente a sua linha de Vendas Novas se fosse levada a effeito a construcção da projectada linha concorrente.

## 1.<sup>a</sup> exposição de aparelhos de T. S. F.

Em fins de Novembro passado inaugurou-se, no Grand Palais, o primeiro Salão de Fisica e da T. S. F. Foram expostos os mais recentes dispositivos para o transporte da electricidade; fórnos electro-quimicos e electro-metalurgicos, e o seu respectivo funcionamento; a fusão do vidro e dos metaes; a marcha automatica de estações radio-telegraphicas. Uma curiosa atracção foi o recorte de placas de aço de baixo de agua. O sr. Pouliguen, o conhecido campeão do mergulho, procedeu a esta interessante demonstração n'um aquário destinado a esse fim. Um cinema gratuito projectou *films* de vulgarisação scientifica.



## MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 1)

Art. 275.º Os chefes de serviço podem em relação ao pessoal seu subordinado, aplicar as seguintes penas:

- 1.º Advertência;
- 2.º Repreensão verbal ou por escrito;
- 3.º Repreensão publicada em ordem de serviço;
- 4.º Multa;
- 5.º Suspensão até dez dias;
- 6.º Transferência por castigo.

Art. 276.º Os directores dos Caminhos de ferro podem aplicar todas as penas, inclusive a de demissão, aos empregados cuja nomeação é da sua competência.

Em relação aos mais empregados a suspensão, além de trinta dias, a baixa de classe ou categoria e admissão serão pelos directores propostas ao administrador geral.

§ 1.º Para aplicação ou proposta das penas de suspensão, superiores a dez dias, baixa de classe e demissão, o director ouvirá o conselho de disciplina que indicará a pena a aplicar.

§ 2.º O director poderá sempre modificar a pena no sentido favorável ao culpado e só poderá agrava-la quando a decisão do conselho de disciplina não tiver sido tomada por unanimidade.

§ 3.º Não é necessário ouvir o conselho de disciplina, quando o empregado tenha sofrido condenação pelos crimes de roubo, furto industrial, abusos de confiança, atentado ao pudor ou nos casos de abandono de lugar.

Art. 277.º Junto de cada direcção funcionará um conselho de disciplina presidido pelo director ou seu delegado e constituído:

a) Por três empregados superiores designados pelo director, sendo um, pelo menos, do serviço do acusado;

b) Por três empregados nomeados por escala de entre os delegados do pessoal junto do director, a que se refere o artigo 283.º, um dos quais, pelo menos, deverá ser do serviço do acusado. Esta escala deverá ser organizada por ordem de antiguidade.

§ 1.º Haverá um delegado suplente por cada delegado efectivo.

§ 2.º Não poderá fazer parte do conselho de disciplina o queixoso ou quem apresentar a queixa.

§ 3.º Os delegados do pessoal que tomarem parte no conselho de disciplina deverão ser de categoria, pelo menos, igual à de empregado a julgar. No caso de na escala dos delegados junto dos directores não haver indivíduos que satisfaçam a esta condição irão estes procurar-se na escala dos delegados junto do chefe do Serviço a que o empregado pertença ou na sua falta na escala dos delegados nos outros Serviços.

Art. 278.º Todos os castigos serão comunicados aos interessados para seu conhecimento.

Das penas aplicadas pelos inspectores e chefes de secção haverá sempre o direito de recurso para os chefes de serviço, das penas aplicadas por estes haverá recurso para os directores e destes para o administrador geral. Das penas aplicadas pelo administrador geral haverá o direito de recurso para o Ministro.

§ único. Os recursos só poderão ser interpostos no prazo máximo de oito dias contados da data em que ao empregado tenha sido dado conhecimento da punição.

Nos seus recursos para o administrador geral os empregados recorrentes terão o direito de indicar, para serem ouvidas, até três testemunhas de defesa para cada facto.

Nenhum recurso implica suspensão de cumprimento de penas applicadas.

## Da representação do pessoal

Art. 279.º O pessoal dos quadros dos Caminhos de Ferro do Estado tem representação junto da sua administração para os seguintes efeitos:

1.º Para o estudo dos assuntos de ordem geral relativa à organização dos trabalhos e à sua remuneração e à higiene e segurança do pessoal;

2.º Para a organização dos conselhos de disciplina nos termos das respectivas disposições regulamentares;

3.º Para a administração da Caixa de Reformas e Pensões.

Art. 280.º A representação do pessoal será exercida:

1.º Junto dos chefes dos serviços;

2.º Junto dos directores.

Art. 281.º Para os efeitos do disposto nos n.ºs 1.º e 2.º do artigo 279.º o pessoal das direcções será grupado pela seguinte forma:

a) Pessoal dos escritórios e Serviços Centrais;

b) Pessoal do Serviço do Movimento;

c) Pessoal do Serviço de Via e Obras;

d) Pessoal do Serviço de Material e Tracção.

Art. 282.º Os empregados pertencentes a cada um dos grupos mencionados no artigo anterior elegerão entre si um delegado efectivo e um suplente por cada duzentos e cinquenta eleitores, com um mínimo de cinco delegados efectivos e cinco suplentes por cada grupo.

§ 1.º Cada um dos grupos de delegados assim constituídos exercerá a sua representação junto dos chefes dos respectivos serviços com os quais reunirão trimestralmente a fim de submeter à sua apreciação as suas aspirações unicamente no que se refere aos assuntos indicados no n.º 1.º do artigo 279.º e a sua convocação será feita com uma antecedência não inferior a oito dias.

§ 2.º A representação dos delegados do grupo de pessoal dos escritórios e Serviços Centrais é exercida junto do mais antigo chefe de serviço desse grupo.

§ 3.º Além destas conferências periódicas regulamentares, poderão realizar-se conferências especiais entre os delegados do pessoal e os chefes dos serviços, quer por iniciativa destes, quer a pedido daqueles.

Art. 283.º Os delegados do pessoal, mencionados no artigo anterior, elegerão entre si, nas seguintes condições, os delegados junto dos directores:

3 para o pessoal dos escritórios e Serviços Centrais;

3 para o pessoal do Serviço do Movimento;

3 para o pessoal do Serviço de Via e Obras;

3 para o pessoal do Serviço de Material e Tracção; e um igual número de suplentes.

§ 1.º Os três primeiros constituem a delegação junto do director dos Serviços Comerciais e Financeiros e os nove restantes as delegações junto dos directores dos Caminhos de Ferro.

§ 2.º Estes delegados reúnem trimestralmente com os directores nas condições do artigo anterior, devendo as convocações ser feitas com uma antecedência não inferior a oito dias.

§ 3.º Além destas conferências trimestrais poderão realizar-se conferências especiais entre os delegados e os directores, quer por iniciativa destes, quer a pedido daqueles.

Art. 284.º As eleições são válidas por dois anos e os delegados podem ser reeleitos.

§ 1.º As eleições serão feitas por lista incompleta.

§ 2.º Os delegados suplentes são chamados ao exercício do seu mandato na falta ou impedimento dos delegados efectivos.

§ 3.º Perdem a sua qualidade, de pleno direito, os delegados efectivos ou suplentes que, por qualquer razão, deixem o serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, passem à iniciativa, mudem de serviço ou sejam punidos por ofensas ao decôr do serviço, insubordinação, falta de probidade, desdouro público, embriaguez ao abandono de funções.

§ 4.º Quando o número de representantes de cada um dos grupos designados no artigo 283.º venha a ser inferior a três por motivo da perda de mandato, proceder-se-há a eleições suplementares.

§ 5.º Em instruções especiais será regulamentada a execução do disposto neste capítulo, quanto à realização das eleições, nas quais o voto não é obrigatório.

Art. 285.º As conferências a que se referem os artigos 282.º e 283.º entre os delegados e os chefes dos serviços ou os directores têm um carácter meramente consultivo.

Art. 286.º Os delegados do pessoal junto dos directores funcionarão em conselho de disciplina nos termos do disposto no artigo 277.º da presente organização.

Art. 287.º A representação do pessoal na administração da Caixa de Reformas e Pensões será exercida nos termos do disposto no respectivo regulamento especial.

## CAPITULO VII

## Do horário de trabalhos

Art. 288. Para os efeitos da applicação do horário do trabalho do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, considera-se distinto o tempo de serviço do tempo de descanso e do tempo de repouso.

Art. 289. Considera-se como tempo de serviço:

a) Para o pessoal de estações, para o pessoal de vigilância de via e para o pessoal de material e tracção (excluido o de combóios), o tempo necessário para as operações que os agentes têm de executar por motivo de serviço dos combóios ou dos passageiros e das mercadorias;

b) Para o pessoal dos combóios (movimento e tracção):

1. O tempo fixado no horário para percurso dos combóios;

2. O tempo necessário para as operações que os agentes podem ter de executar antes da partida e depois da chegada dos combóios. Este tempo será fixado por estações e combóios nas escalas de serviço;

3. O tempo que media entre a chegada dum combóio e a partida doutro, quando inferior a uma hora e trinta minutos;

4. A quarta parte do tempo que os agentes são obrigados a permanecer nas estações e depósitos como reservas, esperando ordem eventual de partir ou velando pelo material ou mercadorias a seu cargo.

Art. 290. Considera-se como tempo de descanso:

a) Para o pessoal de estações, para o pessoal de vigilância de via e para o pessoal de material e tracção, os intervalos iguais ou superiores a trinta minutos compreendidos entre dois períodos de serviço, quando não deva ser considerado como de repouso;

b) Para o pessoal de combóios (movimento e tracção):

1. Os intervalos de tempo entre dois períodos de serviço ou de reserva iguais ou superiores a uma hora e trinta minutos e inferiores a sete horas quando não devam ser considerados de repouso;

2. Três quartas partes do tempo que os agentes são obrigados a permanecer nas estações ou depósitos, como reserva, esperando ordem eventual de partir ou velando pelo material ou mercadorias a seu cargo, e que não possa ser considerado como repouso.

(Continua)

## Os Caminhos de ferro hespanhoes e o Directorio Militar

### Tribunaes de Trabalho Ferro-viário

O Directorio Militar hespanhol continuando na missão que o impoz de, entre outras reformas de serviços publicos, regulamentar convenientemente os serviços de caminhos de ferro, alem de outras medidas, a algumas das quaes já fizemos referências, vem de crear os tribunaes de Trabalho Ferro-viário destinados a solucionar todas as questões que se suscitem entre o pessoal das empresas e as respectivas administrações.

O Decreto que cria esses tribunaes é datado de 23 de Dezembro ultimo e é precedido de judiciosas considerações sobre os fins e razões da medida decretada.

São seis os artigos contidos no Decreto, e por ellas são creados: um Tribunal Regional de Trabalho Ferro-viário por cada Companhia ou Grupo de Companhias que por explorarem linhas proximas ou que pela pequena intensão das suas linhas convinha agrupar; e um Tribunal Central de Trabalho Ferro-viário, convem a todas ellas.

Os Tribunaes Regionaes curarão de todas as questões suscitada entre as Empresas e os seus agentes que tenham caracter geral ou sejam de interesse colectivo; que afectem todo ou parte do pessoal de determinado ou determinados serviços; que não sejam da competência dos Tribunaes ordinarios, ou que embora a estes possam ser adstrictos, a sua discussão nos tribunaes de trabalho leve a um accordo dos pontos interessados; e finalmente as que não afectem di-

rectamente a direcção technica nem a disciplina que deve inspirar em todos os serviços.

Podem ainda os Tribunaes regionaes conhecer das questões que lhes sejam apresentadas por operarios ou agentes das Companhias sobre petição ou queixa que tenham apresentado á sua Direcção e esta não tenha dado resolução ou esta lhes seja contraria, desde que a petição seja formulada por dez por cento, mínimo, dos adstrictos ao mesmo serviço.

O Tribunal Central curará das mesmas questões que os Regionaes, em transitio de recurso quando este proceda.

O Tribunal Central funcionará em Madrid, e os Regionaes, quando afectem um só companheiro, na sede d'esta, e quando constituido para um grupo de Companhias, no ponto que se torne mais conveniente para a concorrência dos representantes das empresas e dos agentes.

Os tribunaes serão constituidos por um presidente com voto, que será um juiz togado, tres vogaes representantes das empresas ferro-viárias e tres vogaes representantes dos operarios e agentes dos mesmos e outros tantos substitutos, quando se trate de tribunal para uma companhia ou varias agrupadas cujas linhas não excedam um percurso de 500 kilometros; por quatro vogaes de cada uma das representações quando o percurso fatal seja de 500 a 1000 kilometros; e de cinco quando exceda mil. Um vogal nomeado pelo governador civil da provincia, de entre os cidadãos que se invadem do caminho de ferro, um vogal em funções de secretario, que será um Engenheiro ao serviço da divisão de Caminho de ferro a que pertença a Lisboa ou a maioria das linhas a que afecte cada tribunal.

Todos esses vogaes tem voz e voto.

Os tribunaes renovar-se-hão de dois em dois anos, unificando-se pelo que respeita aos vogaes e substitutos, representante das empresas e agentes, a substituição por metades a partir do primeiro anno.

Como se vê trata-se de uma medida de largo alcance social que, oxalá esteja destinada a produzir os efeitos para que foi creada.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Encerramento do Despacho Central de Penamacôr

A partir de hontem foi encerrado o despacho Central de Penamacôr, aberto em Maio do anno findo para o serviço de camionagem de mercadorias e transporte de passageiros entre a estação do caminho de ferro de Fatella-Penamacôr e a villa de Penamacôr, pela Empresa de Transportes L.<sup>a</sup>, de Penamacôr em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Tendo surgido reclamações do publico contra a forma defficiente como a empresa concessionaria tinha os serviços organizados, a C. P. resolveu mandar encerrar a Central e, consequentemente annullar a tarifa e seus aditamentos, que regulavam os respectivos serviços.

# Conferencia internacional sobre tráfego P. H. F.

## A SUA ÚLTIMA REUNIÃO EM PARIS

Em 26 de Outubro passado realizou-se em Paris a conferencia anual de tráfego internacional franco-hispano-português.

Presidiu o sr. engenheiro Ferreira de Mesquita, director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que, ao iniciar os trabalhos, noticia e propõe que seja aprovado um voto de condolencia pela morte do sr. Alfred Gérard, engenheiro em chefe da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, proposta que foi aprovada por unanimidade, depois de a ela se terem associado os delegados das diferentes Companhias ali representadas.

A Conferencia tinha, como todas as suas anteriores, a sua ordem de trabalhos—ordem do dia—dividida em tres partes: Passageiros, Mercadorias e Questões diversas. Por sua vez cada uma delas estava subdividida em diferentes questões, sobre cada uma das quaes incidiu a discussão e foram tomadas resoluções tendentes a melhorar e ampliar os serviços internacionais actualmente existentes entre os tres paizes—Portugal, Hespanha e França—representados pelas Companhias directamente ligadas a esse tráfego: Companhia de Orleans, do Midi, Norte de Hespanha, Medina del Campo a Salamanca, Salamanca á fronteira de Portugal, Beira Alta, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Companhia dos Wagons-Lits.

A primeira das questões a ser discutida foi a melhoria do horario do Sud-Express e o avanço da chegada á fronteira do comboio 9 do Norte de Hespanha, tendo sido constatada a impossibilidade de acelerar de uma maneira eficaz a marcha do Sud, antes de estarem concluidos os trabalhos de estabelecimento da via dupla na linha de Avila, (Norte de Hespanha) e sem que as Companhias possam dispôr de maquinas de maior potencia e maior rapidez.

Logo que os trabalhos referidos estejam conclusos, em fins de 1924, a Companhia do Norte compromete-se a estabelecer novos horarios, estabelecendo duas marchas diferentes no sentido da fronteira de Irun-Hendaia para Madrid, uma correspondendo á hora normal e, a outra, em concordancia com a hora de verão em França.

Sobre o avanço da chegada á fronteira do comboio 9 do Norte de Hespanha a fim de evitar os atrasos constantes em Irun, motivados pela demora das operações aduaneiras e de fiscalisação, ficou assente que as Companhias do Midi e de Orleans estudassem a possibilidade, quer de fazer partir mais cedo de Paris o comboio de ligação, quer de lhe dar uma marcha mais acelerada.

A segunda questão da primeira parte foi ocupada pela "Passagem em Lisboa dos vapores da Compagnie Générale Transatlantique que fazem a linha Bordeus-Casa Branca e a sua correspondencia com o Sud-Express", motivando a discussão o ter a Companhia proprietaria dos vapores resolvido que a chegada dos seus barcos ao nosso porto se fizesse de madrugada, por forma a permitir a sua partida ás 8 horas da manhã e a chegada a Casa Branca na manhã do dia seguinte.

A Conferencia, apreciando a questão, estabelece o principio, aliás já posto em anteriores reuniões, de

que a melhor solução seria o estabelecimento de um comboio especial de luxo, chegando a Lisboa de manhã, que podesse assegurar a ligação, principio cujo estudo foi cometido ao Norte de Hespanha.

Por outro lado a Companhia de Orleans ficou encarregada de levar ao conhecimento da Compagnie Générale Transatlantique a resolução da Conferencia, procurando demove-la do seu intento até que o novo comboio seja posto em circulação.

O restabelecimento do serviço de carruagens directas entre Lisboa e Irun, questão tratada em seguida, deu lugar á divisão de opiniões sobre a disponibilidade de carruagens para se efectuar a rotação, devendo as Companhias da Peninsula estudar o assumpto, que, de novo, será apreciado na proxima Conferencia.

Seguiu-se pela sequencia estabelecida na Ordem do dia o estudo das consequencias da applicação da hora de verão em França na parte respeitante ás relações daquele paiz com a Hespanha e com Portugal, questão que ficará resolvida pelo estudo já feito da primeira das questões pelo estabelecimento das duas marchas diferentes na linha do Norte de Hespanha, ocupando-se depois a Conferencia da participação das Companhias hespanholas e portuguesas na União Internacional para o estabelecimento de bilhetes de coupons combinados, assumpto com que todas as Companhias estão, em principio, de acordo, mas que, em virtude de ser necessaria a aprovação dos respectivos governos, só poderá ter seguimento, por parte das linhas hespanholas, depois de ser publicado o seu regulamento geral de tarifas.

Sobre o restabelecimento de relações directas entre a França e Figueira da Foz pelas tarifas internacionais de grande velocidade n.º 301 e 302, que tinham sido suprimidas em virtude da falta de homologação do governo hespanhol, a Companhia do Norte comprometeu-se a propôr agora ao governo o seu estabelecimento.

Entrando na segunda parte da Conferencia—Mercadorias—esta tratou do restabelecimento de tarifas directas de grande e pequena velocidade entre Portugal e França, estudo que mais uma vez ficou retardado, por as Companhias hespanholas se não declararem ainda habilitadas para o fazer.

Ficou, no entanto, concordado que as Companhias interessadas promovam, quanto possivel, que sejam utilizadas as tarifas internacionais de grande velocidade actualmente existentes.

Tratando-se dos transportes efectuados nos vagões de eixos intermutaveis, a Companhia de Orleans comunica a sua estatistica, que acusa uma progressão interessante e a Companhia do Norte de Hespanha declara que, findo o periodo do actual contracto (24 de Agosto de 1924) não voltará a dar a concessão do exclusivo do uso da fossa de Irun a um concessionario determinado, mas que concederá a sua utilização a todos os proprietarios de vagões que lh'a peçam.

E, seguidamente, a Conferencia occupa-se da aceleração do movimento dos gigos affectos ao transporte de encomendas postaes entre Hendaia e Portugal, verificando que a demora no seu trajecto tem sido, nos ultimos meses, de vinte e tantos dias, quando

teoricamente é apenas de oito, o que acarreta prejuizos importantes. Ficou encarregada a Companhia do Norte de Hespanha de verificar a passagem dos referidos gigos pelas suas linhas, procurando evitar os atrasos, em face de mapas de entrada e saída que lhe deverão ser enviados pelas demais Companhias, e promover a aceleração destes transportes.

A terceira parte da ordem do dia era simplesmente preenchida por duas questões, a primeira tratando de estabelecer a maneira a seguir para a rápida conclusão do estudo das questões respeitantes ao tráfego P. H. F., a segunda, que unicamente tratava da marcação da data e do local da reunião da próxima Conferencia, sendo approvada por unanimidade a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante para que essa reunião tivesse lugar em Sevilha, nos primeiros dias do mez de maio.

Exgotados os assumptos constantes da Ordem do Dia o sr. presidente, depois de se ter congratulado pela boa ordem e pelo resultado proficuo dos trabalhos, encerrou a sessão.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

### Assembléa Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos da 2.<sup>a</sup> parte do Art.<sup>o</sup> 31.<sup>o</sup> e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 50 ou mais Accções, segundo os preceitos do Art.<sup>o</sup> 42.<sup>o</sup> dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 19 de Janeiro corrente pelas 14 horas.

#### — ORDEM DO DIA —

##### Deliberar :

a) — sobre o projecto de escriptura a estabelecer entre esta Companhia e a Camara Municipal de Thomar, para a celebração do Contracto de construção e exploração do Ramal de Lameira a Thomar;

b) — sobre o projecto de Contracto a celebrar entre esta Companhia e a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, para a construção e exploração do 1.<sup>o</sup> Lanco da Linha de Louzã a Arganil, entre a Louzã e a margem esquerda do Rio Ceira, junto á Estrada Districtal n.<sup>o</sup> 106, no Concelho de Gões.

a fim de poder auctorisar o Conselho de Administração a fazer os competentes Contractos, resolvendo sobre os referidos assumptos e mais fins d'elles emergentes e da conveniencia da Companhia, sem prejuizo dos direitos conferidos aos Srs. Accionistas pelo Art.<sup>o</sup> 38.<sup>o</sup> dos Estatutos e mais disposições legais applicaveis.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as Accções nominativas ter sido averbadas até ao dia 6 de Dezembro corrente, e as Accções ao portador depositadas até ao meio dia do dia 21 do mesmo mez de Dezembro.

**Em Lisboa** — na sede da Companhia; no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Montepio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancaria FONSECAS, SANTOS & VIANNA.

**No Porto** — no Banco Commercial do Porto.

**Em Paris** — nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays-Bas; e do Banco Nacional Ultramarino;

**Em Londres** — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie, Holt & C.<sup>o</sup>

**Em Genebra** — nas Caixas da Société de Banque Suisse.



## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 11 de Janeiro de 1924

O governo do sr. Alvaro de Castro, nos poucos dias do interregno parlamentar, tratou de fazer os possíveis cortes de despesa pelos diversos ministerios no uso das leis existentes. Logo que o parlamento foi reaberto, o sr. Alvaro de Castro apresentou na Camara um relatório desses trabalhos, em resultado dos quais também já foram publicados alguns decretos. O relatório envolve um programma geral quanto a despesas e a receitas, pretendendo-se avançar para o futuro equilibrio do orçamento.

Não se pode dizer que está realmente no caminho definitivo da reorganização orçamental. Os cortes feitos nas despesas são por ora modestísimos, como o proprio governo reconhece.

Mas em todo o caso não oferece duvida que o actual ministerio começou a fazer de modo efectivo o que nenhum dos outros anteriores tinha sequer esboçado a tal respeito. Resta desenvolver esta acção fundamental, com o apoio do paiz, embora isso não seja nada facil a um governo que precisa das votações das maiorias que tem os seus interesses ligados á continuação do existente.

De outro lado o Governo pretende levar as receitas ao mais alto grau possível. Estamos mesmo em crer que é principalmente por meio d'ellas, e não pelas economias, que se tratará de fazer uma grande diminuição do deficit.

O governo quer tirar os maiores resultados possíveis do actual imposto de transacções, pelo aperfeiçoamento do systema de cobrança, e deseja que o parlamento lhe vote a proposta pendente sobre a contribuição de registo e lhe dê auctorização para fazer actualizações no selo e n'outros impostos. Por estes e por outros caminhos tratará de obter decerto mais algumas centenas de milhares de contos.

D'aqui ha-de resultar inevitavelmente o encarecimento ainda mais rapido da vida. O custo desta nos ultimos mezes tem crescido assustadoramente, sem mesmo ser por influencia de novos impostos. O facto começou a dar-se intensamente ainda antes de se precipitar a queda cambial a que vimos assistindo. Aonde vem, pois, a maior parte do agravamento dos preços? Vem da propria luta das classes entre si para a conquista dos maiores rendimentos e lucros possíveis, tratando cada qual de ver como atira para cima dos outros as dificuldades e de augmentar os beneficios proprios. Assim todos estão complicando cada vez mais as situações, a titulo de uma defeza que no fim de tudo é um ataque á sociedade inteira e portanto a muitos d'aquelles mesmos que se julguem defender.

Procurar-se uma grande diminuição do deficit apenas por cortes limitados nas despesas com efeitos graduais e por um forte agravamento da carga fiscal e das taxas tariffarias de serviços publicos, é marchar com rapidez para o encarecimento da vida em proporções temerosas.

Sendo isto por si uma tremenda calamidade, cujas consequências sociais podem ser muito sérias, acresce que por tal caminho virá a necessidade de novas subvenções aos funcionarios e o aumento de preços em todos os fornecimentos de Estado e outra fase de maior aesequilibrio orçamental, que a propria marcha dos cambios poderá também por sua parte desenvolver. Não parece de modo nenhum que se possam conjurar taes perigos com o systema da actualização automatica ou periodica das taxas fiscaes e tariffarias, porque todos os sobreditos resultados viriam dahi egualmente.

Sempre dissemos que a nossa grande desorganização nacional exige grandes soluções no conjuncto dos pontos onde estão os males dominantes. Ao mesmo tempo que se fizerem todas as contas possíveis de despesas e se augmentar até onde for toleravel a carga tributaria, ter-se-ha de reformar a thesauraria, o Banco de Portugal, o Banco Ultramarino, a Caixa Geral de Depositos, e regime dos tabacos e de outros monopolios, e dos cambios com o estabelecimento de uma Caixa de Conversão, e será necessario atacar intensamente o problema agrário e agricola e defender com energia e até com certas concorrências do Estado os interesses legitimos dos consumidores e os direitos de todos os elementos sociais que são victimas d'estes duros tempos e tendem a ser sacrificados absolutamente.

Os descometimentos publicos e particulares em que temos vindo e as proprias reacções governativas que se limitassem a uma certa compressão de despesa e a agravamentos tributarios tenderiam para os resultados seguintes: diminuição da riqueza e da população, sendo cada vez pior aquella que viva n'este paiz entregue á desagregação e á ruina. Toda a nossa crise vem-se definindo e definindo-se-hia cada vez mais por esse efeito de verdadeira tragedia. Quantos reparam n'isso? Poucos quasi nenhuns.

Emfim desejariamos ver uma acção governativa muito mais vasta e muito mais intensa, apesar de ser já um pouco diferente das anteriores a que temos n'este momento.

Q. J.

# SOCIEDADE TORLADES

## LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA  
Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

### CORRESPONDENTES:

**Em Londres**—Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em Paris**—Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeaux** — Lloyds Bank (France) Limited.

**No Brazil e Rio da Prata** — The British Bank of South America Limited.

**E em todas as principaes cidades**

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

**BERLIM - MADRID**      **Barcelona — Bilbao —**  
**Cartagena — Lisboa**

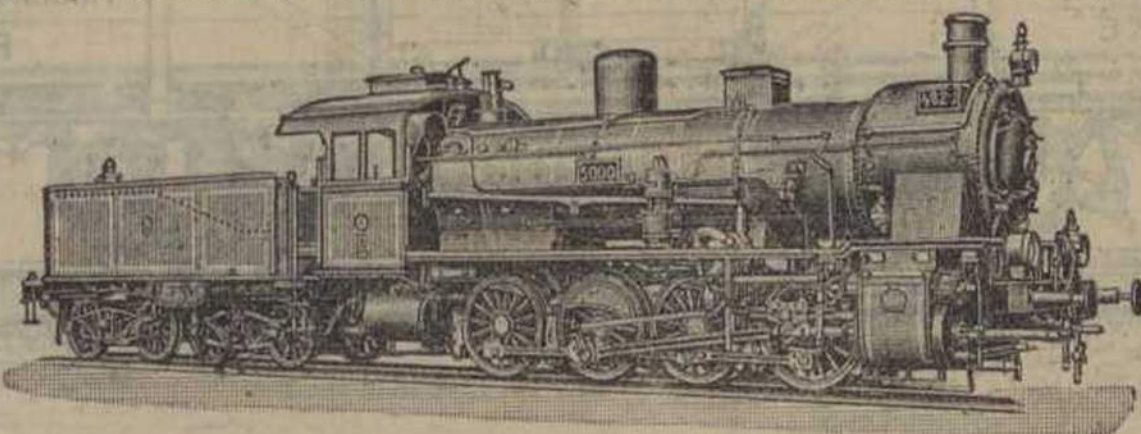
FABRICAS:

*Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Nordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga*

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida  
em armazem no paiz

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

E

Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>

RUA DE JULIÃO, 41 1.<sup>o</sup> LISBOA  
Apartado de Correio-97

# 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**

Agente no Porto

**Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.<sup>DA</sup>**

Largo de S. Domingos, 11, 1.<sup>o</sup>

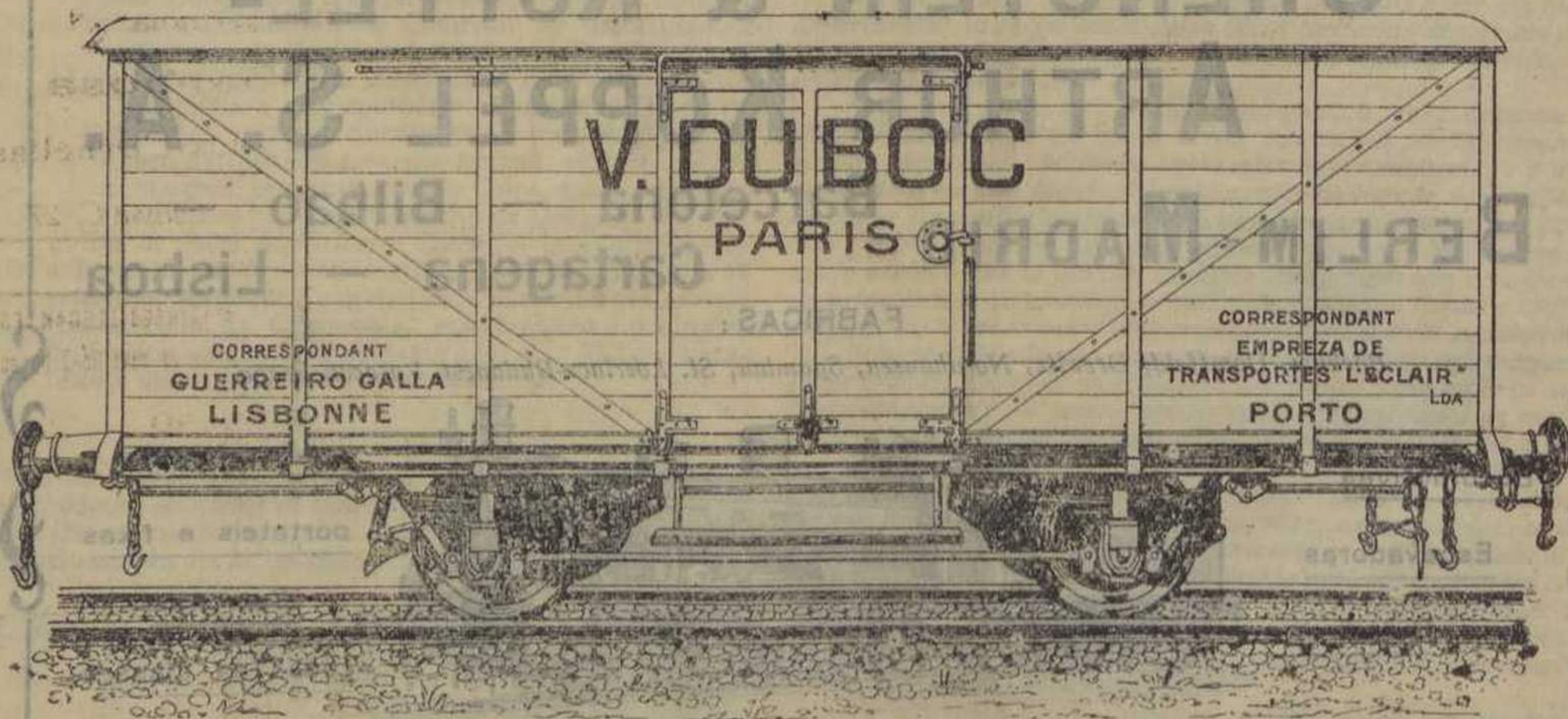
Teleg.: "MARAIVA"

Rua da Fabrica, 5

Teleg.: "SILREIS"

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispendo 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 comercio 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 comercio importador e exportador.



# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

## 1.º ADITAMENTO

À

# CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS

Em aplicação nas linhas do MINHO E DOURO e SUL E SUESTE

A partir do dia 1 de Fevereiro de 1924, a classificação geral de mercadorias, gado e veículos em pequena velocidade em vigor desde 26 de Fevereiro de 1923, é aditada das rubricas a seguir indicadas:

| Nomenclatura                   | Tarifa geral<br>Classe ou capítulo | Tarifa especial n.º 1 |                                     |                                                                                 |                                                        | Tarifa geral ou especial                                              |                                                 |
|--------------------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
|                                |                                    | Capítulo              | Tabela de aplicação geral<br>Número | Tabela para percursos<br>desde 300 quilómetros<br>ou pagando como tal<br>Número | Mínimo de peso<br>ou quantidade a taxar<br>Quilogramas | Carga mínima<br>de vagão completo<br>ou pagando como tal<br>Toneladas | Notas a consultar<br>no fim desta classificação |
| Ilmenite .....                 | 3.ª                                | I                     | 9                                   | 12                                                                              | V C                                                    | 10                                                                    | (1)                                             |
| Minério de ferro titanado..... | 3.ª                                | I                     | 9                                   | 12                                                                              | V C                                                    | 10                                                                    | (1)                                             |
| Minério de titânio .....       | 3.ª                                | I                     | 9                                   | 12                                                                              | V C                                                    | 10                                                                    | (1)                                             |

Lisboa, 25 de Janeiro de 1924.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

*P. Rosa Mateus*

C n.º 5

Secção Central do Tráfego

Expediente n.º 62