

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 37.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)

NUMERO 886

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Novembro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Secca, 7 - 1.º

Telephone: Central-27

Anexo deste numero

Comp. dos Cam. Fer. Portug. — 2.º aditamento á C. geral.

## SUMMÁRIO

Arbitragens e arbitrariedades II por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 243
Aspectos da crise económica e financeira, por Augusto da Costa . . . . .	" 545
A velocidade dos comboios na America. . . . .	" 246
Linhas Estrangeiras. . . . .	" 247
A telefonia sem fios nos combios . . . . .	" 248

Linhas Portuguesas. . . . .	" 249
Serviços aéreos entre a Alemanha e a Russia, e entre a Alemanha e a Suecia . . . . .	" 250
A China contrae um emprestimo para desenvolver os Caminhos de Ferro . . . . .	" 250
A reforma da regulamentação ferroviaria Suissa . . . . .	" 250
União Internacional de Caminhos de Ferro. . . . .	" 551
Publicações recebidas . . . . .	" 252
A reorganização dos Caminhos de ferro alemães. . . . .	" 252
A prosperidade dos C. Ferro nos Estados Unidos. . . . .	" 255
Parte Official e Parte Financeira. . . . .	" 253

## Arbitragem e arbitrariedades

II

por J. FERNANDO DE SOUZA

Em artigo da *Gazeta* de 15 de outubro enumerei as leis que estatuiram a arbitragem para as resoluções dos litigios entre as companhias dos caminhos de ferro e o Estado.

A quasi todas é concedida essa garantia, que não ficou letra morta, tendo-se recorrido por varias vezes á arbitragem.

Assim, por sentença arbitral de 10 de novembro de 1866 foi resolvido o litigio com a companhia do Sueste que reclamou contra a rescisão do contracto de 1865 por falta de pagamento das letras aceitas.

A sentença arbitral de 10 de agosto de 1863 resolveu o pleito entre a Companhia Real e o Governo sobre a immediata colocação de taboleiros da segunda via nas linhas do Norte e Leste, decidindo que a Governó tinha o direito d'exigi-la.

O mais notavel acordam de tribunal arbitral foi o de 7 de agosto de 1886, reunido a requerimento da Companhia contra a concessão da linha de Pampilhosa á Figueira feita á da Beira Alta, por ser paralela a um troço consideravel da linha do Norte, ou por poder ser considerado como ramal da mesma, que a Companhia tinha o direito de construir.

A sentença, contraria á Companhia, é fundamentada em minuciosos considerandos, que assentaram com proficiencia notavel a jurisprudencia applicavel a casos similares. Define-se neles o que é ramal e o que é linha paralela, ficando o parallelismo referido ao percurso total de uma linha e não apenas de um troço.

Ficou assim restricta a latitude da clausula do parallelismo dentro da zona de proteção demasiado larga, de 40 km., que se fixou nos contractos em que essa clausula figura.

Em 24 de março de 1884 foi resolvido por arbitragem um litigio com a mesma Companhia acerca do pagamento do transporte das ambulancias posiaes. E' um extenso acordam, que resume o processo e fundamenta a decisão em numerosos considerandos.

Em 30 de julho de 1908 pronunciou-se a sentença arbitral contraria ás reclamações da Companhia da Beira Alta contra a concessão da linha do Vale do Vouga.

E' um acordam notavel e cuidadosamente fundamentado.

A sentença arbitral de 31 de março de 1913 atendeu contra o governo a reclamação da Companhia Real pela concessão do ramal de Crestuma á vila da Feira, da linha de Vila Nova de Gaia a Sobrado de Paiva. Difere de todas as anteriores pela ausencia de considerandos justificativos da decisão, proferida em contrário da jurisprudencia assente já pelos acordãos de 1880 e 1908 acerca de parallelismo de linhas e de ramaes.

O arbitro de desempate veio assim estabelecer jurisprudencia nova, sem se dignar justifica-la previamente em considerandos.

Devemos ainda mencionar o acôrdo de 1917, cuidadosamente fundamentado, pelo qual foi declarada



ilegal e nula a nomeação de um comissário do Governo junto da Companhia franceza concessionária do Val de Vouga.

Finalmente mencionarei o acordam de 16 de Novembro de 1888, resolvendo o litigio entre a Companhia Nacional e a Direcção do Minho e Douro acerca do projecto de contrato de serviço comum e combinado na estação de Foz-Tua.

Esse acordam foi mandado cumprir por decreto de 23 de Novembro do mesmo ano, caso único e que deriva talvez de que no respectivo contrato se determina que pelo Governo seja decretada a forma de processo.

Em todos os outros casos os contractos determinam que o tribunal seja constituído por dois arbitros de cada parte e um quinto de desempate nomeado por acordo ou pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Sempre que foi decidido recorrer a arbitragem, assignou-se um termo de compromisso entre a companhia reclamante e o Governo, pelo qual se estatuiam as modalidades do processo, os prazos dos vistos, etc. e ambas as partes se obrigavam a cumprir a sentença.

Agora mesmo está correndo um processo arbitral, nos termos do contrato de 1882 e do respectivo compromisso, entre o Governo e a Companhia das Docas do Porto por causa do cambio applicavel na garantia de juro das linhas de Salamanca á fronteira. Na *Gazeta* de 16 de maio ultimo publicámos as alegações da Companhia nesse pleito, por ela submetidas ao tribunal.

Assim pois, leis especiaes estatuem a arbitragem para o juizo das divergencias de interpretação dos contratos de concessão de caminhos de ferro.

Pois há jurisconsultos que reputam inane essa disposição dos contratos por não estar nela especificada a forma do processo, que a lei deveria fixar, ou o governo decretar! Porventura não fica essa forma do processo minudenciada no compromisso?

Outros casos surgem porem.

E' uso inalteravel que as empresas de caminhos de ferro consignem a arbitragem nos contratos, quer de troca de material, quer de serviço comum e combinado nas estações de contacto de linhas diferentes. Assim se facilita a resolução das liquidações litigiosas e das divergencias na pratica do serviço.

O decreto de 31 de Dezembro de 1864 declara no seu art. 9.º que o Estado, como explorador de linhas, é considerado para os efeitos commerciaes como empresa, sujeita aos mesmos preceitos das outras. Nas questões das empresas com o publico está estabelecida a arbitragem no art. 68.º do regulamento de 1868.

Independentemente dessas normas, que legitimam a consuetudinaria clausula de arbitragem nos contratos entre empresas, podem estas faze-la derivar, quando se trata de relações com o Estado, da clausula geral dos contratos, que prevê a arbitragem nas divergencias de interpretação. A unica objecção que pode ser oposta é que nos contratos de concessão estipula-se que haja 5 arbitros e nos de relações de serviço esse numero é reduzido a 3.

Por esta rasoavel latitude d'interpretação, celebra-

ram-se contratos de troca de material do Minho e Douro com a Companhia Real, em Campanhã, com a das Docas na Barca d'Alva, com a de M. Z. O. V. em Tuy e do Sul e Sueste com a mesma Companhia em Vendas Novas; de serviço comum e combinado do Minho e Douro com a Companhia Real na estação de Campanhã, com a Companhia da Povia em Famação, com a de Guimarães na Trofa e do Sul e Sueste com a Companhia Real em Vendas Novas e em Lisboa. Desses contratos, aprovados todos pelo Governo, derivaram já arbitragens cujas sentenças foram cumpridas sem a minima contestação.

Pois bem: ultimamente ocorreu um caso, em que a arbitragem se transformou em arbitrariedade, arrogando o Ministro a si direitos e função que lhe não pertencem.

Estava previsto no contrato de troca de material entre as linhas do Minho e Douro e as de Salamanca a fronteira a liquidação em pesetas ao par. Com o agravamento do cambio S. F. P., sempre credora, tinha prejuizos crescentes, que se estavam tornando insupportaveis. No uso do direito previsto no contrato foi este denunciado em 1919, indicando-se o motivo, que era a clausula relativa ao cambio e pedindo a M. D. uma conferencia para se acordar nos termos do novo contrato. Nenhuma resposta houve, de modo que ao cabo do prazo de 3 mezes previsto no contrato foi este considerado rescindido, utilizando-se provisoriamente, como *modus-vivendi*, as suas disposições e fazendo-se a liquidação ao cambio do dia, o que foi comunicado a M. D.

Dois anos durou o silencio da M. D., até que veio propor a meias a divisão das diferenças cambiaes. Arrastaram-se as negociações, até que em principios de 1923 a Administração dos C. F. E. propoz á Companhia das Docas a arbitragem nos termos do contrato. Foi assignado o termo de compromisso com designação dos arbitros e obrigando-se de antemão ambas as partes a cumprir a sentença arbitral. E' esta proferida com grande ponderação e judicioso criterio pelo arbitro de desempate.

Pois o do Estado protesfou contra a sentença, a Administração não a cumpriu e sem o menor aviso á Companhia das Docas submeteu o caso ao juizo dos escribas e doutores da lei, representados pelos seus jurisperitos consultores e pela Procuradoria Geral da Republica, docil serventuria nos partos dificeis do Estado.

O caso foi affecto a varios ministros sucessivos sem conhecimento da outra parte, que não foi ouvida, alegando-se que o processo arbitral enfermava de varias supostas nulidades, nunca invocadas durante mezes, sendo a principal a impossibilidade de se louvar o Estado em arbitros, salvo lei especial.

Como se não houvesse lei no caso sujeito, como em todos os contratos de concessão! Jurisperitos havia que reconheciam a existencia dessa lei especial, mas consideravam-na letra morta porque senão fixara a forma do processo!

(Conclue na pagina 249)



# Aspectos da crise económica e financeira

PER AUGUSTO DA COSTA

Não contente com os meios legais de que dispunha para obrigar o contribuinte a pagar todos os encargos que o governo lhe impunha — os que o contribuinte podia, e os que não podia pagar — o ministro das finanças acaba de crear meios ilegais que obriguem a esse pagamento, creando novos Tribunais do contencioso fiscal, onde — tal é a sua constituição... — o contribuinte encontra sempre todas as probabilidades de sofrer uma condenação, em beneficio do governo.

O aspecto jurídico desta nova reacção do ministro das finanças, não nos interessa aqui. Basta-nos a opinião dum abalizado mestre do fóro, como é, por exemplo, o colaborador d'A *Epoca* que se encobre com as iniciais A. de F., para sabermos que tal medida do governo é atentatória da constituição e, por consequência, manifestamente ilegal. O lado por onde o caso particularmente nos interessa é este: vê-se nêle, mais uma vez, que o governo é insaciavel de dinheiro, e que para o obter lança mão de todos os recursos e expedientes que lhe passam pela mente. "*O equilibrio orçamental pode fazer-se sem necessidade de lançar novas contribuições, uma vez que as actuaes sejam cobradas devidamente*", — disse o sr. Daniel Rodrigues ao *Diário de Noticias*. — Obrigado, a boas horas! Depois de tão ferozmente se terem elevado e multiplicado as contribuições antigas por coeficientes fantásticos, e depois de se ter lançado mão de expedientes como o do selo — aliás improficuo — é que o governo afirma, pela boca entendida e mesiricordiosa (!) do seu ministro das finanças, que o orçamento pode equilibrar-se sem necessidade de novos impostos... Tanta generosidade, depois de nos terem expoliado até aos ultimos cinco réis, é, realmente, para agradecer.

Já por várias vezes nos têmos insurgido aqui contra a politica financeira dos governos, quando êsses governos, colocados perante um problema politico-administrativo — a supressão de todo o funcionalismo e de todos os nichos e encargos inúteis, que os governos não têm força para executar, visto que tal medida determinaria não sabemos quantas revoluções — só encontram remédio para um orçamento desequilibradissimo no recurso constante à bolsa do contribuinte, que muito erradamente se supõe elástica. Tal politica, que muito empirismo financeiro; mas um empirismo que se alarga e se estende até ao dominio da extorsão. Temos, assim, instaurada uma inquisição fiscal muitas vezes pior do que a inquisição politica doutros tempos: uma, salvou-nos a unidade nacional; a outra — a

moderna — expolia a riqueza pública, e atrofia o seu desenvolvimento natural.

Entrámos no caminho da valorisação do escudo — embora essa valorisação, pelo que tem de precipitado, tenha um caracter mais transitório do que definitivo — e o ministro das finanças, e os seus clientes e parentes politicos dão palmas, de contentes. Curioso, porém, é que essa valorisação rápida vai afectar grandemente o Tesouro: 1.º) porque o Estado comprou libras a 160 escudos, só podendo vendê-las hoje a 110, por exemplo; e 2.º) porque, tendo o governo augmentado muitas das suas receitas em oiro, e não tendo diminuido as suas despesas ordinárias, em escudos, a valorização do escudo traz como consequência a diminuição das receitas oiro, ao mesmo tempo que as despesas-escudos se mantem no mesmo nível. Para quem é o prejuizo? Para o Tesouro, que o mesmo é dizer, para a Nação. E aqui se vê, nestes simples aspectos do problema, como a Nação, á sombra da melhoria cambial, e da valorização do escudo, está perdendo rios de dinheiro.

O empirismo financeiro dos nossos governantes está produzindo, como se vê, perigosas anomalias. A questão a resolver é, ao mesmo tempo, economica e financeira: os governos, porém, veem-na apenas unilateralmente, — pelo seu lado financeiro. E, é assim, por consequência, que neste momento, na pressa em que está de fazer baixar a libra aos 90 escudos, para dar a impressão ao povo politico de que o governo tem trabalhado afanosamente para que a vida melhore, não se repara na repercursão que tal melhoria cambial tem sobre a nossa depauperada economia... Quantas empresas não paralizaram já a sua actividade? quantas se não preparam para seguir o mesmo caminho? e quantas não liquidaram já? A um período de tão rápida valorisação da moeda, não pode deixar de corresponder uma grave crise de *chômage*. *Ce qui désorganise tout commerce, ce n'est pas tant la monnaie avariée*, diz Georges Copelle no seu livro *Le Chef, dans l'usine, dans la cité, que les variations désordonnées — pour nous, non pour la centaine d'invidus qui les provoquent — de la valeur de la monnaie, dont le baromètre est le change. Il en résulte une prospérité faile, dans la période de dépréciation ou, ce qui revient au même, de hausse des prix, et un arrêt presque général des transactions dès que les prix diminuent, c'est à dire dès que le papier-monnaie reprend de la valeur. Constantes approximatives qui rendent impossible l'administration financière des entreprises et livrent les productions sans défense aux razzias de l'étranger*. As



# A velocidade dos comboios na America

(Do Railway Age)

Há dez ou quinze anos fazia-se o percurso de Nova-York a Chicago em 18 horas; a Saint-Louis em 24, a Buffalo em 8 h. 15 e a Pittsburgh em menos de 9 horas. Os comboios mais rápidos do mundo eram os de Camden, N. J., a Atlantic City, fazendo 107 km. á hora.

Os expressos da linha "Reading-Jersey Central" eram lançados á velocidade duma milha por minuto (96,5 km. á hora) desde Jersey City até o arrabalde de Philadelphia.

Por diferentes razões de ordem económica, as grandes velocidades foram reduzidas. Foram alargados os tempos dos mais curtos trajectos. Por outro lado aceleraram-se as mais lentas marchas.

Em suma, os transportes rápidos por caminho de ferro fizeram um progresso considerável, mesmo depois da supressão dos serviços sensacionais de certos "comboios-relampagos".

Os Estados Unidos estão sempre á frente de todos os países do mundo nos comboios rápidos de longos percursos.

Primeiramente devemos citar o *Twentieth Century Limited* de "New York Central", que transpõe os 1.558 km. que separam Nova York de Chicago á razão de 77 km. á hora e é sempre duplicado ou triplicado.

Os comboios mais rápidos de longos percursos circulam em duas grandes linhas, entre o litoral do Atlantico e as grandes cidades do centro-oeste.

Nos comboios com a velocidade de 65 km. á hora, não há senão um que circula fora deste território: é o *Panamá Limited* do "Illinois Central", que percorre os 1.482 km. entre Chicago e Nova Orleans a uma velocidade ligeiramente superior a 64,4 km. á hora.

O único outro caminho de ferro que tem um comboio de longo curso com a velocidade de 64 km., ou mais, á hora é o "Baltimore & Ohio" em que o *Capitol Limited* faz um pouco mais que esta velocidade entre Chicago e Washington, 1.262 km., e de Chicago a Nova York, 1.632 km.

mesmas causas, nas mesmas circunstâncias, produzem sempre os mesmos efeitos. Na França, como em Portugal, a desvalorisação da moeda cria riquezas novas, embora ficticias, e, no período de revalorisação, as empresas constituídas sofrem sempre embates que as podem deitar totalmente a terra, se essa revalorisação fôr feita tão rapidamente como está sendo entre nós.

Não seria mau que os nossos estadistas pensassem um pouco nestes aspectos do problema: talvez que assim não estivessem, por um lado, a augmentar as receitas pelo tributo, e por outro, a exgotar e a aniquilar a capacidade tributária da nação.

Para as distâncias médias, de 300 a 800 km., alguns dos melhores percursos são feitos por comboios de longo curso numa ou mais partes do seu itinerário. Num certo número de casos, velocidades de 80 km. á hora são mantidas entre cidades separadas por uma distância de 330 km. ou mais.

De Harmon, N. Y. a Buffalo, quasi toda a distância desde Nova-York, o *Empire State Express* faz uma velocidade média de 80 km. á hora.

Os comboios mais rápidos dos Estados-Unidos pertencem á categoria "de pequeno percurso" e circulam entre Camden, N. Y., e Atlantic City. O do "Reading" alcança a distância de 89,3 km. em 54 minutos, quer dizer, á razão de 99,3 km. á hora; o do "Pensylvania" circula, numa linha pouco mais comprida, a uma velocidade média de 97,7 km. Não obstante serem ás vezes um pouco mais lentas estas marchas, enfileiram entre os mais rápidos do mundo.

Na linha da "Reading Jersey Central", entre Nova-York e Philadelphia, ha, pelo menos, um comboio que faz o percurso de Bound Brook, N. J., a Jenkintown, Pa., 79,3 km. em 49 minutos. Este trajecto e o da "Atlantic City" são os únicos exemplos, do nosso conhecimento, de comboios americanos lançados á velocidade duma milha por minuto (96,5 km. á hora) entre duas estações de paragem.

Os rápidos da mesma linha que vão em 2 horas de Nova-York a Philadelphia são os únicos comboios dos Estados-Unidos, á parte os das linhas de "Camden-Atlantic-City", que são lançados a 80 km. ou mais, á hora em todo o percurso. Jersey City é o verdadeiro terminus destes comboios, que transpõem em 108 minutos os 144 quilómetros e que separam este ponto de Philadelphia. Como já temos dito, as velocidades muito elevadas estão previstas em certas partes desta linha; em alguns casos ultrapassam 88 km. á hora. Sob um ponto de vista, pelo menos, Philadelphia desmente a sua reputação: é a cidade dos Estados Unidos servida pelos comboios mais rapidos.

As velocidades de 80 km. á hora entre paragens são frequentes nas grandes linhas da "Nova York Central" da "Pensylvania" e da "Reading-Jersey Central". Pode-se viajar a esta velocidade em percursos tais como entre Albany e Buffalo, Newark e Altoona, Syracuse e Rochester. Noutras linhas os traçados a 80 km. são raros. A oeste do Mississippi e no sul, ha poucos, senão nenhum.

Na Nova-Inglaterra, os unicos percursos a esta velocidade são efectuados pelos comboios limitados *Merchants* e *Knicker bocker* do "New Haven" na direcção oeste, que transpõem os 100 km. 1 entre Providence e New London á razão de 83 km. á hora.

O *Black Diamond Express* da "Lehigh Valley" vae



de Buffalo a Rochester Junction, N. Y. 110 km., à velocidade de 84 km. 3 à hora. O *Capitol Limited* do «Baltimore & Ohio» faz 81 km. 3 à hora na direcção oeste, no percurso de 188 km, 1 entre Garrett e Gary, Ind. O comboio n.º 19 do «Big Four» «New York Central Linés» transpõe os 78 km. 7 que separam Hillsboro de Granite City, Ill., perto de Saint-Louis, à velocidade de 84 km. 3 à hora. Na grande linha de «Illino», estão previstas velocidades de 80 km. para alguns curtos trajectos ao sul de Chicago.

Nos percursos de mais de 160 km., os combóios mais rápidos nos caminhos de ferro americanos são efectuados na secção canadiana do «Michigan Central» («New York Central Lines») entre Saint-Thomas e Windsor, Ont, pelo *Detroit*, direcção oeste, que transpõe a distancia de 176 km. 4 em 113 minutos, a uma velocidade de 93 km. 7 à hora. De Buffalo a Windsor, 375 km. a velocidade média deste comboio é de 84 km. 3 à hora, e compreende uma paragem de 5 minutos. Alguns outros combóios fazem o mesmo trajecto com quasi os mesmos resultados.

A oeste e ao sul de Chicago, encontramos várias marchas rápidas, em particular a do comboio do inverno do «Illinois Central», o *Floridan*, que efectua em 640, a uma velocidade de 74 km. à hora, o percurso de 493 km. 6 de Chicago a Carbondale, Ill; em certas partes do trajecto leva a velocidade de 80 km.

O *Panamá Limited* serve a mesma linha em condições [pouco mais ou menos as mesmas.

Marchas rapidas mostram-se em várias linhas entre Chicago e o Mississippi. O *Rocky Mountain Limited* da «Rock-Island» atinge uma velocidade média de 72 km. 1 nos 288 quilómetros 5 que separam Chicago de Moline, Ill. O comboio n.º 79 da «Chicago & Alton» transpõe os 456 km. 9 de Chicago a Saint Louis à velocidade média de 70 km. 3 à hora e chega a Springfield, Ill., ao fim de quatro horas, depois de ter percorrido os 298 km. à velocidade de 74 km. 5 à hora.

O sul tem muitos poucos combóios com a velocidade de mais de 60 km. à hora em distancias pouco consideráveis. O *Panamá Limited* da «Illinois Central» é o comboio mais rápido neste território.

A oeste do Missouri, o melhor percurso de 800 kms. é efectuado pelo *Overland Limited* da «Union Pacific», na direcção leste: transpõe os 816 km. de Cheyenne, Wyo, a Omaha à razão de 67 km. 6 de hora.

Boas velocidades são feitas em certas secções a vários caminhos de ferro que ligam Omaha a Denver, principalmente quando estão em vigor os serviços de verão. Actualmente o *Rocky Mountain Limited* da «Rock Island» faz o trajecto de Limon, Col, a Phillipsburg, Kan. 397 km. 4, à velocidade de 71 km. 1 à hora.

No Noroeste, o comboio n.º 5 do «Oregon Short line» («Union Pacific»), que não tem correspondências directas para os passageiros, transpõe os 787 km. de Green River, Wyo., a N Idaho, à razão de 63 km. 7 à hora. No litoral do Pacifico, os combóios mais rápidos são os n.ºs 71 e 72 da «Southern Pacific», que fazem 60 km. à hora entre San Francisco e Los Angeles, seguindo a costa; a distancia é de 764 km.



**Linhas espanholas.**—Pelos dados já publicados, as receitas das linhas férreas espanholas nos primeiros nove mezes do corrente ano, são bastantes lisongeiras, pois apresentam aumentos importantes sobre as de igual período do ano anterior. Como porem, as despesas também devem ter crescido bastante, e os «antecipos» do Estado às Companhias para atender aos aumentos de salários ao pessoal foram muito reduzidos com o decreto do Novo regime, a situação não será tão brilhante como à primeira vista se depreende das receitas brutas.

Algumas companhias receiam até que o excesso das despesas ultrapassem o das receitas.

Na Companhia do Norte as receitas elevaram-se até 30 de Setembro a 240.223.087 pesetas, mais pesetas 11.667.063 do que no mesmo período do ano anterior. Só nas linhas de Avilés e de Ciano a Soto de Rey é que houve baixa de receitas, em todas as demais se nota um grande aumento, salientando-se a da região valenciana (612 quilómetros) com 4.328.638 pesetas de aumento, e as de Asturias-Galicia-León (741 kms) com 4.082.068 pesetas.

As linhas de M. Z. A. nos referidos nove mezes, apresentam as receitas de 154.276.451 pesetas na antiga rede mais 8 977.671 do que em 1923, e 60.123.521 na rede Catalã, mais 2.140.016 do que em 1923.

A exploração dos Andaluzes no mesmo período recolheu 44.755.891, o que representa um excesso sobre os mesmo nove mezes de 1923, de 4.007.512, ou seja cerca de 10 %.

No Sul de Espanha, 311 quilómetros explorados pelos Andaluzes, produziram 6.745.150, o que mostra um aumento sobre o ano anterior de 960.860 equivalente a 17 %.

Em M. C. P., temos na rede de Cáceres (429 kms.) uma receita de 9.455.954 pesetas, mais 380.516 de que em 1923; e na linha de Oeste, 6.305.219 mais 362.374 do que em 1923. O aumento em ambas as redes é proveniente do tráfego de mercadorias, tendo havido baixa no de passageiros em todas as linhas desta companhia.

Na Companhia de Lorca a Baza e a Aguilas (168 kms.) as receitas apuradas até 4 de Outubro ultimo são de 4.156.485, apresentando um importante aumento de 487.812 pesetas em relação a 1923; e na Companhia de Orense a Vigo (299 kms.) cujos resultados da exploração só são conhecidos até 31 de Agosto, as receitas elevavam-se já nessa data a 4.919.434, superiores às de 1923 em 267.810 pesetas.

Se todas as companhias já não lutassem com as dificuldades de falta de material para o tráfego que se lhes apresenta, maiores seriam ainda os aumentos.

Veremos, com a entrada do novo regime que está sendo posto em execução, se continuará esta lison-

Nos chamados combóios «transcontinentais», é o *Sunset Limited*, direcção este, do «Southern Pacific» que realisa a velocidade mais elevada, 57 km. 1 à hora, nos 3.206 km. de Los Angeles a Avondale, La., em frente de Nova-Orléans, na outra margem do rio.

M. A. Bostwick



geira melhoria de situação das companhias espanholas que, ha anos vêm lutando com toda a sorte de embaraços.

— Das 101 companhias de caminhos de ferro que existem em Espanha, explorando um total de 15.768 quilómetros, aderiram ao novo regime 16 cujas rede são de via normal, representando 10.956 quilómetros e 33 de via reduzida que reúnem 2187 quilómetros: ao todo 49 companhias que exploram 13.143 quilómetros, estando nelas compreendidas as principais como as do Norte, M. Z. A., M. C. P., Sul, Medina a Salamanca, Orense a Vigo, etc.

Não aderiram ao novo regime apenas 6 companhias de via normal com 413 quilómetros, e 46 de via reduzida com 2.212 quilómetros. A mais importante das de via normal é a Central Aragón que explora 299 kms., e das de via reduzida é a de La Robla com 312 quilómetros.

O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro está-se ocupando do estudo das condições que a cada uma das companhias que aderiram hão de ser concedidas em face das disposições da nova regulamentação.

— Deixou de ser cobrada a sobretaxa de 15 por cento sobre os preços das tarifas em vigor nas linhas das companhias dos caminhos de ferro de Carriñena a Zaragoza, de Bilbao a Portugalete, e no secundário de Guardiola—Baga a Castellar d'En Huch.

— No dia 10 d'este mês abriu ao serviço público uma nova estação da Companhia do Norte em Bilbao para serviço de mercadorias.

— Desde o dia 1 deste mês acha-se aberto à exploração um novo carregadouro de Companhias Petrolífera Hispano-Americana, situado na linha de Contorno de Madrid, o qual presta o serviço de expedição e recepção de mercadorias em p. v. expedidas ou destinadas à referida companhia.

**Linhas francesas.** — A companhia de Orléans, acaba de contrair nos Estados Unidos um emprestimo de 5 milhões de dollars que é coberto pelas firmas A. Iselin & C.<sup>a</sup> e Brown Brothers & C.<sup>a</sup>, de Nova York.

A emissão é do typo de 92 e 3/4, com o juro de 7 %, devendo a amortisação total efectuada dentro do prazo de 30 anos.

Tambem a companhia do P. L. M. obteve um emprestimo em Nova York de 100 milhões, a do Norte outro de 75 milhões de dollars, e a do Midi um de 50 milhões de francos em vés de dollars, no que foi menos feliz do que as suas colegas.

Todos esses emprestimos são garantidos pelo governo francês.

**Linhas brasileiras.** — Estão calculados, em 800 contos os danos materiais sofridos pela Companhia Paulista, durante a revolta de Julho ultimo, sendo 600 contos de locomotivas e 200 contos de vagões.

Além d'isso, a companhia sofreu prejuizos resultantes da paralisação do seu tráfego, orçados em 3.000 contos.

Caso a Companhia tenha de pagar as mercadorias que foram saqueadas nas estações de Itarapina, Pederneiras e outras, o seu prejuizo montará a grande soma.

A Companhia Mogiana tambem teve prejuizos calculados em quantia não inferior a 2.000 contos.

O Caminho de Ferro Noroeste do Brazil, além do roubo de 5.200 contos em dinheiro, tambem sofreu prejuizos no material circulante, saques nos armazens e paralisação do tráfego.

Quanto aos prejuizos do caminho de ferro Sorocabana, ainda nada está apurado definitivamente, pa-

recendo, porém, ter sido essa via-férrea a mais sacrificada.

**Caminhos de ferro da Romenia** — A partir do primeiro de Outubro último foram aumentadas em 25 por cento as tarifas de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro romenos.

Já no verão passado tinham sido elevadas de 25 %, pelo que, com o último aumento ficaram umas 18 vezes mais caras do que antes da guerra.

Com este novo aumento contam as empresas cobrir o *deficit* que desde a guerra tem vindo subindo e que se calcula atingirá no fim deste ano uns 1.000 milhões de leis.

**Os caminhos de ferro da Tcheco-Slovaquia** — Segundo o *Prager Presse*, já estão concluidos os estudos para se estabelecer a intervenção do Estado nas linhas férreas de caracter local de secção. As novas disposições devem entrar em vigor em 1 de janeiro de 1925.

O sistema tarifário não é ainda modificado, devido ás dificuldades provenientes do sua carestia, que torna impossível uniformisal-as ás das principais linhas.

**Linhas polacas** — A situação dos caminhos de ferro da Polonia melhorou consideravelmente em 1923, mas a continua desvalorisação da moeda quasi anulou a melhoria, a ponto de parecer pior do que a de 1922.

No fim do ano as tarifas tinham a sobretaxa de 1000 % sobre os preços do ano anterior, mas apesar das grandes economias que se teem feito na exploração, os caminhos de ferro são actualmente o maior encargo que pesa no orçamento do Estado.

No principio deste ano os preços das tarifas foram estabelecidas na base do padrão ouro, francos ouro, embora cobrados em marcos polacos ao câmbio anunciado de quinze em quinze dias.

Todos os serviços teem melhorado, mas as dificuldades são tantas que quasi se não faz sentir o seu efeito.

Entretanto as várias reformas a que o governo está procedendo, entre as quais a do fabrico de todo o material de caminhos de ferro ser feito no país, evitando assim a saída duma grande quantidade de ouro, e outros, devem dentro de pouco tempo surtir bom efeito.

Em fins de junho d'este ano a rede polaca era de 16.624 quilometros; tinham ao serviço 4.985 locomotivas, 11.490 carruagens de passageiros e 116.092 vagões de vários tipos para mercadorias.

## A telefonia sem fios nos combóios

Durante a exposição ferroviária efectuada recentemente em Berlim, realisaram-se experiências concludentes de aerofonia entre uma estação fixa e um combóio em andamento. Um redactor do *«Berliner Tageblatt»* meteu-se num combóio em Hamburgo, para Berlim, e durante a viagem comunicou com a redação do jornal, ditando um artigo. E por sua vez da redação transmitiram para o combóio mantendo-se conversação sempre com o combóio a andar. Em vista do resultado satisfatório desta experiência, os combóios que saem de Berlim para as principais linhas vão ser providos duma cabine de telefonia sem fios para serviço dos passageiros, a fim de poderem comunicar em qualquer instante, com uma estação fixa e reciprocamente.





Um dos pontos que está despendendo mais interesse e que certamente dará lugar a acaloradas discussões é a disposição que promette os funcionários dos

**Companhia Portuguesa** — A comissão executiva desta companhia resolveu tornar extensiva ao seu pessoal reformado que não tenha outro emprego, a assistência médica a domicílio e nas estações onde ha consultas, como está ha anos estabelecido para pessoal em activo serviço. Para os empregados se poderem utilizar de tão importante concessão, é-lhes fornecido um cartão especial de identidade.

— Vão muito adiantados os trabalhos da construção da segunda via na linha do Norte, devendo talvez ainda este mês ser aberto ao serviço o troço entre Coimbra B e Pampilhosa.

— Para as vagas de Chefe de Serviço de aprovisionamento de materiais e Inspector da fiscalização da linha de Cascaes, dadas pelo falecimento do Engenheiro António de Vasconcelos Porto, foram nomeados, respectivamente, o sr. Dr. Pinto Osório, secretário geral da C. P., e engenheiro Vicente Ferreira, Chefe da Divisão de Construção.

**Companhia da Beira Alta.** — Esta companhia está procedendo à renovação da via entre as estações de Pampilhosa e Guarda.

No proximo ano devem entrar em circulação as novas carruagens e locomotivas adquiridas na Alemanha, por conta das reparações, pelo que serão muito melhorados os serviços dos comboios.

Procedimento semelhante, entre particulares, de quebra dos compromissos tomados desqualificaria quem o tivesse.

Pois o Ministro julgou nula a arbitragem, alegando o erroneo argumento de que o Estado se não pode louvar em arbitros, isto quando os estava nomeando para outro processo arbitral com a mesma companhia.

Mais ainda, em vez de ordenar nova arbitragem com o fundamento de vicio de forma na primeira, arrogou a si a função de arbitro e resolveu o pleito, mandando liquidar ao par as pesetas em divida.

E como se isto não basfasse, acha-se pendente de resolução definitiva a eliminação da cláusula da arbitragem no novo contrato, que foi celebrado, e que implica igual eliminação em todos os contratos similares com outras companhias, aprovados pelo Governo, menospresando-se assim as legitimas normas tradicionais de relações entre empresas — e outra coisa não são os C. F. E.

E o Ministro, bem intencionado, mas sem preparação, julga estar senhor do assumpto, porque assimilou docilmente as argucias juridicas dos seus doutores da lei!

Pode haver arbitrariedades mais flagrante menospreso mais escandaloso dos principios de boa fé, respeito de compromissos tomados e de direitos conferidos?

## Como as companhias inglesas procedem para com o seu pessoal

Na Inglaterra, os directores das Companhias de Caminhos de Ferro têm o costume, de vez em quando, de se dirigirem ao seu pessoal expondo a situação das suas respectivas Empresas e fazendo as recomendações convenientes para corrigir deficiências, se as há, ou prevenir contingências futuras relacionadas com o tráfego. Este procedimento é bem acolhido por todos; demonstra que os directores não desdenham pôr-se em contacto directamente com o pessoal, pondo em relevo o bom desejo que têm pelo seu bem estar e por sua vez recôrda a reciprocidade de relações e interesses que existe entre ambas as partes.

Na mensagem correspondente ao primeiro semestre que o director geral da Companhia do *Southern Railway*, sir Herbert Walker, dirigiu recentemente aos seus empregados, depois de aprovar a conduta que estes têm observado para ajudar a resolver os problemas suscitados por motivo da fusão dos diversos caminhos de ierro absorvidos pela sua Companhia, e de agradecer a colaboração leal e constante de todo o seu pessoal, distinguindo o plano de obras que a *Southern* está interessada em realizar, entre as quaes se destacam a construção de novas estações e pontes, a electrificação de varias secções e o melhoramento de numerosas obras não menos importantes em varios pontos da rede.

Assinala a mensagem que o custo do programa completo das obras, muitas das quaes já se começaram a executar, alcança a respeitavel cifra de 10.000.000 de libras esterlinas, e que estas obras darão trabalho a muitos centos de operários, não só da mesma companhia, como tambem de outras indústrias, em razão dos contratos celebrados para aquisição de material.

Por último, depois de aludir aos lucros obtidos nos primeiros meses do actual ano, termina a mensagem dizendo:

«Parece que a baixa de lucros foi já estudada, e confio em que com a colaboração e ajuda eficas de todo o pessoal da companhia, poderemos recuperar um acréscimo durante o resto do ano, a diferença a menos que durante o primeiro semestre temos tido que suportar».

Aí está um procedimento que bem merece ser imitado pelos portugueses que, em regra, muito gostam de seguir o exemplo dos estrangeiros.

## Curso de cambios, comparados

	Em 31 de Outubro		Em 13 de Novembro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	108,000	108,500	102,000	103,000
Paris	—	1,260	1,170	1,190
Madrid	—	3,230	2,990	3,040
Alemanha	—	—	5,100	5,310
Amsterdam	—	9,400	8,820	8,860
New York	—	24,100	22,100	22,400
Italia	—	1,150	950	970
Suissa	—	4,610	4,250	4,320
Bruxellas	—	1,610	1,070	1,090
Libras	—	—	—	—



## Serviços aéreos entre a Alemanha e a Russia, e entre a Alemanha e a Suecia

A companhia "Deruluft" (Deutsch Russische Luftverkehrsgesellschaft) iniciou o seu terceiro ano de actividade, mantendo um serviço regular de aeroplanos que une a Alemanha á Russia dos Sovietes, por meio de limousines comerciais Fokker.

Este serviço é de grande interesse por duas razões importantissimas: porque a linha seguida pelo aparelho é a mais longa e a mais difficil do mundo — o mesmo aeroplano e o mesmo piloto voam em toda a sua extensão um percurso de 1.200 quilómetros — e porque até agora nenhum acidente se verificou que tivesse prejudicado qualquer passageiro ou funcionário da companhia.

O serviço foi aumentado para os seis dias da semana, tanto numa como noutra direcção. O preço das passagens é de 125 dolares para o trajeto Koenisberg-Moscú ou vice-versa.

Utilizando-se da rede aerea europeia, um viajante poderia deixar Londres, por exemplo, ás 8,30 da manhã, e chegar a Moscú ás 16,45 do dia seguinte, tendo feito o percurso completo, com excepção do trecho Berlim, Koenisberg, exclusivamente em aeroplano e economisando, assim, alguns dias sobre a linha férrea.

—Entre Berlim e Stockolmo foi recentemente inaugurado o serviço aéreo com hydro avião Junkers, tendo o governo sueco autorizado uma escala em Kalskrona. Os aparelhos partem de Berlim, ás 9 horas da noite tomam o comboio de Warnemunde e chegam a Stockolmo ás 5,30 da manhã. No regresso, retardam a saída da capital da Suecia até depois da meia noite e chegam a Berlim ás 5 horas da manhã.



## A China contrai um empréstimo para desenvolver os caminhos de ferro

O governo da China elaborou recentemente com a Sociedade Geral da Belgica um contracto de empréstimo de 75 milhões de francos belgas e 10 milhões de dolares destinados à compra de material belga e ao prolongamento da linha férrea de Lunghai desde Sheu-chown a Si-un-fu.

As obrigações serão simultaneamente na China e Belgica, para serem amortizadas no prazo de dez anos e vencerão um juro de 8 por cento ao ano.

Metade do seu valor é emitido imediatamente e oferecido ao público chinês a 90 francos cada obrigação.

A garantia é a mesma que já oferecia um contracto celebrado em 1912, a propriedade completa do caminho de ferro e a salvaguarda dos fundos, que serão fiscalizados por um engenheiro estrangeiro.

As obras da ampliação da linha já devem ter começado em Setembro ultimo e devem estar concluidas dentro de três anos.

Este caminho de ferro foi construido com capital belga e holandês desde o rio Amarelo em Shun-Chow e calcula-se que em Fevereiro proximo cheguem até o mar em Halhow.

A linha tem grande importancia comercial, e uma quarta parte das obrigações emitidas na Europa foram já resgatadas pela China, o que prova a confiança que o país tem nesse caminho de ferro.

## A reforma da regulamentação ferroviária na Suissa As grèves

O parlamento suíço está neste momento tratando da reforma da regulamentação dos caminhos de ferro federais.

Um dos pontos que está despertando mais interesse e que certamente dará logar a acalorada discussão é a disposição que proíbe os funcionários dos caminhos de ferro de se porem em greve.

Sobre este palpitante assunto o diário suíço "Le Radical" publicou um interessante artigo que veio reproduzido num dos últimos números da "Gaceta de los Camiños de Hierro", de onde o transcrevemos por nele encontrarmos pontos de doutrina que têm muita afinidade com o novo modo de vêr sobre o direito à greve na classe dos ferroviários. Diz o artigo:

"Se o compromisso que o Estado contrai com os funcionários de caminhos de ferro o obriga ao pagamento de um salário, também impõe á outra parte, o pessoal, determina obrigações. O estatuto não tem por único objecto conceder aos funcionários públicos as garantias profissionais que o Estado lhes deve, senão também marcar os seus deveres e obrigações.

Se os dependentes do Estado têm direitos cujo reconhecimento reivindicam, com razão, também têm obrigações que tem o dever de cumprir, sendo a primeira delas não se converterem nunca em adversários de interesse público, que têm por obrigação respeitar e defender.

A administração, que foi criada para o público, não deve nunca ser uma arma que os funcionários possam esgrimir contra a colectividade. Disse-se, com razão, que esta arma é uma prenda que lhes foi confiada no interesse de todos e da qual devem dar conta á colectividade. Os interesses do pessoal são respeitáveis porém, não podem antepôr-se aos interesses gerais. O fim a que deve atender o papel do pessoal é o de conciliar uns e outros.

Funcionários e empregados tem, por conseguinte, a obrigação de cumprir fiel e conscientemente todos os deveres do seu serviço. A salvaguarda dos interesses da confederação deve ser a sua linha de conducta, no cumprimento das suas obrigações. O Estado organiza os serviços públicos pela razão da necessidade que todo o paiz tem de viver em segurança. Para assegurar a permanencia do seu funcionamento, confia a exploração dos caminhos de ferro, não a uma empresa particular, mas aos seus próprios funcionários. E' portanto, natural que a lei lhes impeça formalmente poderem paralisar a sua marcha regular. A lei deve impedir terminantemente que possam declarar-se em greve. Os motivos que excluem os empregados e funcionários da greve são pesemptórios, são mais decisivos ainda num Estado democrático, em que a propria nação é que estabelece as condições do contracto de trabalho e em particular a importância dos salários. Na Suissa a greve de funcionários públicos adquire o carácter de greve contra o paiz inteiro.

Por isso mesmo, o Estado tem o dever, não só de impedir a greve, como também de a prevenir, ás associações que imponham aos seus a obrigação eventual de a declarar. Aderindo o pessoal a uma associação que se arrogou o direito de fazer suspender o funcionamento dos serviços públicos, viola a obrigação primordial que lhe cumpre de manter a ordem da qual depende a segurança do Estado.

Esperemos a resolução do parlamento do mais democrático paiz da Europa.



# União Internacional dos Caminhos de Ferro

## Comissão das «Questões Technicas»

Para ficar completa a resenha das reuniões efectuadas pelas cinco comissões da U. I. C., em Florença nos meses de Abril e Maio do corrente ano falta-nos dar aos nossos leitores a noticia das resoluções tomadas e dos assumptos tratados pela comissão das «Questões Technicas» que, sendo a 5.<sup>a</sup> (a ultima) foi a primeira a reunir (23 a 29 de Abril).

A culpa do atrazo com que esta noticia é dada não nos cabe, pois a demora foi devida ao facto de, por serem de maior complexidade technica os assumptos tratados, ter levado muito mais tempo a redacção e elaboração dos extractos officiaes e, consequentemente, só bastante tarde terem chegado ás nossas mãos.

Dada esta necessaria explicação, entramos no assumpto.

A sessão foi presidida pelo Engenheiro Chefe do Material e Tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Estado francês e a ela assistiram delegados da Alemanha, Austria, Belgica, Finlandia, França, Hungria, Italia, Polonia, Romania, Suecia, Suissa, Tcheco-Slovaquia e Russia, membros da comissão e da Holanda e do Reino dos Servios, Croates e Slovenos, como simples assistentes.

Ao serem iniciados os trabalhos, por proposta do presidente, foram enviados dois telegramas, um dirigido ao Alto Commissario dos Caminhos de Ferro Italianos e outro ao Maire de Florença, agradecendo o bom acolhimento recebido e os bons officios empregados, por ambas estas entidades, para o bom resultado dos trabalhos a realizar.

Seguidamente a comissão occupou-se das diferentes questões que compõem a ordem do Dia e que são:

1.<sup>o</sup> — «Unificação dos elementos e preocupações para o calculo das pontes metalicas e da forma de obter a livre circulação dos vehiculos de caminho de ferro». (Relator o Caminho de Ferro Belga e co-relator os Caminhos de Ferro Federaes Austriacos).

2.<sup>a</sup> — «Unificação das indicações previstas no paragrafo 25 da Unidade Technica». (Relator o Caminho de Ferro do Estado da Tcheco-Slovaquia).

3.<sup>a</sup> — «Escolha de um signal a pôr em todos os vagões que não satisfaçam as prescrições sobre juro e ditadas pelas comissão». (Relator o Caminho de Ferro da Tcheco-Slovaquia).

4.<sup>a</sup> — «Estudo da intermudança dos calços de freio». (Relator o Caminho de Ferro da Roménia).

5.<sup>a</sup> — «Introdução do systema de freios compostos de duas partes distintas». (Relator os Caminhos de Ferro Federaes da Austria e co-relator os Caminhos de Ferro Federaes Suissos).

6.<sup>a</sup> — «Estudos de disposições proprias para facilitar a passagem de carros ou guarita para utilização dos freios conjugados». (Relator o Caminho de Ferro da Romania).

7.<sup>a</sup> — «Complemento do estudo da unificação dos suportes de signaes e de lanternas». (Apreciação das resoluções da Sub-Comissão encarregada deste estudo).

8.<sup>a</sup> — «Resistencia dos engates dos vehiculos admi-

dos em transito internacional». (Relator os Caminhos de Ferro Alemães).

9.<sup>a</sup> — «Bombas de choques, folles e plataformas de ligação». (Apreciação da acta da sub-comissão de Fevereiro de 1924).

10.<sup>o</sup> — «Aquecimento dos comboios». (Relator os Caminhos de Ferro Austriacos).

11.<sup>o</sup> — «Modo de fechar os vagões de mercado, vias de maneira a evitar os roubos». (Relator os Caminhos de Ferro Hungaros).

12.<sup>a</sup> — «Emprego de funcionamento do freio continuo nos comboios de mercadorias». (Relator os Caminhos de Ferro Federaes Suissos, co-relator os Caminhos de Ferro Francêses).

Entre os trabalhos e conclusões apresentadas pelos relatores, a reunião, depois de os ter apreciado largamente tomou as resoluções seguintes:

1.<sup>a</sup> *Questão*, dar ás conclusões de relator um caracter de simples recomendação e não de obrigatoriedade; 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> *Questões*, nomear uma sub-comissão composta pela Tcheco-Slovaquia, Alemanha, França e Romania, para estudo mais detalhado; 4.<sup>a</sup> *Questão*, adoptar o parecer proposto; 5.<sup>a</sup> *Questão*, constituir uma sub-comissão em que tomarão parte a Austria, a Hungria e a Suissa para apresentar novo estudo, 6.<sup>a</sup> *Questão*, não tornar obrigatório o uso de *juros combinados*, ficando, no entanto, os Caminhos de Ferro do Estado Roménio encarregado de estabelecer um projecto-tipo, que será adoptado pelas Administrações que o julguem conveniente; 7.<sup>a</sup> *Questão*, ficar a sub-comissão a completar as suas proposições; 8.<sup>a</sup> *Questão*, encarregar uma sub-comissão (Alemanha, Suissa e França) de, sem alterar as prescrições da «Unidade Technica», elaborar um projecto de resolução; 9.<sup>a</sup> *Questão*, encarregar a sub-comissão já nomeada a atender ás indicações dos delegados da Alemanha, Belgica e Hungria, fazendo novo estudo; 10.<sup>a</sup> *Questão*, encarregar do estudo do aquecimento pelo vapor uma nova sub-comissão, composta pela Austria, França, Italia, Suissa, Tcheco-Slovaquia; 11.<sup>a</sup> *Questão*, continuar o relatorio e estudar o assumpto; 12.<sup>a</sup> *Questão*, ser encarregada uma sub-comissão (Suissa, França, Italia e Hungria) de tratar mais detalhadamente o assumpto.

Nas suas ultimas reuniões que se elevaram ao numero de sete, a comissão apreciou já os trabalhos de algumas das sub-comissões nomeadas resolvendo que os assumptos sobre os quaes houve resoluções fossem presentes à reunião do Comité de Gerencia.

Por proposta do presidente foi tambem resolvido propôr ao Comité que encarregue a comissão de estudo de novos assumptos, entre eles (proposta da Suissa) a elaboração d'um auto-projecto para a revisão da «Unidade Technica»:

Depois da leitura e aprovação dos actos das sessões realizadas, o presidente, encerrou os trabalhos, congratulando-se pelos bons resultados obtidos e agradecendo a dedicada colaboração de todos os delegados presentes.



## Publicações recebidas

*A viagem maravilhosa de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.*—Texto e desenhos de Menezes Ferreira. Foto-Mecânica gravou e Ottos Grafica imprimiu.

Numa admirável edição que sobramaneira honra as artes gráficas portuguesas, acaba de publicar o distinto artista Senhor Menezes Ferreira um livro interessantíssimo por muitas razões. *A viagem maravilhosa* de Menezes Ferreira já não pode separar-se da maravilhosa viagem de Coutinho e Sacadura. Fixando em desenhos fulgurantes os passos mais salientes da viagem e acentuando-os com textos interessantes em prosa e verso, o Sr. Menezes Ferreira conseguiu realizar uma obra magnífica que não deve faltar nas melhores estantes.

*Nação Portuguesa.*—Revista de cultura nacionalista. Administração:—Rua da Horta Sêca, n.º 7-1.º Lisboa.

Com este número iniciou a sua 3.ª série esta notabilíssima revista que o Sr. Dr. António Sardinha, poeta ilustre e pensador de nobre envergadura, superiormente dirige. É indiscutivelmente a mais notável das publicações doutrinárias que até agora se publicaram em Portugal. A partir deste n.º, interessantíssimo como todos assumiu o secretariado da revista o Sr. Dr. Manuel Múrias. Eis o sumário:

1.ª parte: *Crónica social*, por Rolão Preto; *Crónica Financeira*, por A. L.; *Crónica política*, por Augusto da Costa; *Os Concertos de Ivo Cruz*; *Portugal na grande guerra e o livro Major Vasco de Carvalho*, por João de Castro; *Registo de entradas*.—2.ª parte:—*Adiante, por sobre os cadáveres*, por A. S.; *Antonio Nobre e o nacionalismo da geração de 90*, por Castelo Branco Chaves; *A crise do Estado*, por António Sardinha; *O significado do Congresso Eucarístico Nacional*, pelo Doutor Manuel Gonçalves Cerejeira; *A questão da pesca*, por A. S.; «Flávio» por Nuno de Montemor; «Jus» de branco, «injúria» a preto, por Hipólito Raposo; *Das idéas, das almas e dos factos*.

*Almanach Bertrand.*—Recebemos o volume referente a 1925 desta excelente publicação das Livrarias Aillaud e Bertrand, que o ilustre escritor, Fernandes Costa durante muitos anos dirigiu. O número a que nos referimos foi coordenado pelo Sr. M. Fernandes Costa com a colaboração dos Srs. Frederico Oom e F. Pereira de Figueiredo, e é de leitura agradável e muito proveitosa.

*O Comércio do Porto*, notas para a sua história por Bento Carqueja.—É um óptimo volume de história dos 70 anos gloriosos do grande jornal portuense, que o seu ilustre director, o prof. Bento Carqueja, preparou e fez publicar.

Este volume é já agora imprescindível para o estudo da história do jornalismo português, onde *O Comércio do Porto* tem um grande e honroso capítulo.

*Bento Carqueja.* Ainda em comemoração do 70.º aniversário de *O Comércio do Porto*, o seu pessoal publicou um folheto de homenagem onde se encontra a biografia do seu ilustre Director.

*Homens do meu Tempo*, impressões psicopatológicas. Notas inéditas e dados biográficos,—por João Paulo Freire (Mario).

O Sr. João Paulo Freire (Mario) é um jornalista apreciável, conhecedor emérito dos *bas-fonds* da política e dos jornais. Peca talvez por excesso de violência do que o seu talento não precisa para realçar. Esta tendência do espírito de Mario manifesta-se bem no

## A reorganização dos caminhos de ferro alemães

Com a aplicação do plano de Dawes aos caminhos de ferro alemães, estes transformaram a sua existência numa companhia particular com autonomia administrativa durante o prazo de quarenta anos.

Os autores do projecto são William Acworth, M. Lerverve e mais dois representantes do governo alemão.

Esta nova Companhia dos Caminhos de Ferro alemães explorará 53.100 quilómetros de via; o seu capital será de 42.900 milhões de pesetas, e as suas receitas anuais estão colocadas em cerca de 6.600 milhões de pesetas.

O número de empregados será de 750 000 homens.

O Conselho de Administração será composto de 18 membros, dos quaes nove, pelo menos, incluindo o presidente, têm de ser alemães.

Terá também um director geral, cujas atribuições, são definidas e determinadas no estatuto constituinte.

Uma das principais razões que levaram a não ser o estado alemão que explora as linhas, mas sim uma companhia, foi a dificuldade em conciliar as pretensões da indústria alemã com as conveniências do rendimento dos caminhos de ferro.

A política tradicional do Estado alemão foi sempre considerar e atender primeiramente à indústria e depois ao caminho de ferro.

Como consequência desta política não podia elevar os preços das tarifas de forma a acompanhar a depreciação da moeda.

A nova companhia é obrigada a explorar comercialmente os caminhos de ferro, isto é, sobre a base de uma boa economia e, com os aumentos de preços postos em vigor em novembro do ano passado, não ha razão para que não obtenha o aumento que se havia previsto e que se deve elevar a uns 1.485 milhões de pesetas.

Além d'isso, previram-se outras contingências, a fim de que as receitas líquidas possam inverter-se imediatamente no pagamento das reparações.

Os caminhos de ferro alemães encontram-se ao que parece, em boa situação, devido a que tendo-se gasto com elles tudo quanto era preciso durante os últimos anos, a maior parte do material circulante é de construção moderna e achaz-se em muito bom estado.

Por conseguinte, não haverá necessidade de empregar novas capitais em aquisição de material, segundo opinião dos tecnicos, o valor real dos caminhos de ferro é actualmente tanto como o valor nominal do seu capital, ou seja 42.900 milhões de pesetas.

Como o plano de Dawes foi aceite e rectificado pelas nações interessadas, não é pequeno o triunfo que com elle se conseguiu para a paz e tranquilidade universal.

C. VILLAFRUELA

(*Gaceta de los Camiños de Hierro*)

seu novo volume onde aparecem focadas algumas figuras de relêvo na política, nas letras e no jornalismo. O autor, de quem somos amigos e cujo talento sinceramente admiramos, não é sempre justo;—mas acreditamos que sempre se esforçou por sê-lo. Demonstra de resto que não esmoreceram em Paulo Freire as qualidades literárias que tão apreciado o fazem nos jornais em que trabalha.



## A prosperidade dos Caminhos de Ferro nos Estados Unidos

O ano de 1923 foi para os caminhos de ferro norte-americanos de uma grande prosperidade, e graças ao abastecimento de material previsto, ponde-se dar vasante ao considerável aumento de tráfego durante todo o ano.

A soma gasta por todos os caminhos de ferro em máquinas, carruagens, vagões e material em geral elevou-se á respeitavel cifra de 102.060 milhões de dolares; e em rails, travessas, combustíveis, etc., 189.820 milhões de dolares. Para poder abastecer os pedidos representados por estas quantidades tiveram que trabalhar numerosas indústrias seguidamente e durante muito tempo, o que fez aumentar bastante por isso o tráfego ferroviário.

O número de ferroviários que havia nos Estados Unidos em 1923, era de 1.886 homens, e o seu salário médio de 61,4 centavos por hora.

O número milhas-trem de passageiros em trânsito, foi de 38.100 milhões, ou seja um aumento de 7.400.000 sobre o ano de 1922, e o de mercadorias, 413.153 milhões, que representa um aumento de 21.400.000.

Em vista de tão excelente resultado, a *Interstate Commerce Commission* tornou-se possuidora, por disposição legal, de metade dos lucros que excedam de 6 por cento de todos os caminhos de ferro, a fim de constituir com ela um fundo de reserva; mas as companhias prosperas, para se defenderem, trataram de se fundir com as menos afortunadas com o fim dos lucros não excederem nunca os 6 % e evitar assim o que elas consideram como uma expoliação.

Em 1923 baixaram-se as tarifas, tanto de passageiros como de mercadorias. A média da tonelada-milha em 1923 foi de 1.116 centavos, ou seja 0,159 menos que em 1921; e a média do preço de passageiro-milha foi de 3.019 centavos, em lugar de 3.086, no ano de 1921. Apesar destas reduções os produtos líquidos dos 192 caminhos de ferro aumentaram 633.744 milhões de dolares, ou seja 73.386 milhões de dolares mais que em 1922.

Se não estivessemos acostumados a estas cifras, tratando-se dos Estados Unidos, parecer-nos-hiam fantásticas.

### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

#### AVIS AO PUBLICO

Previne-se o publico de que, em conformidade com o cartaz-Horario de 19 de Maio de 1924, as comboios rápidos n.ºs 3 e 4 são trisemanas desde 1 de Novembro corrente, até 31 de Maio de 1925, circulando, pois, o comboio n.º 3 (ascendente) ás 2.ªs, 4.ªs e 6.ªs feiras e o comboio n.º 4 (descendente) ás 3.ªs, 5.ªs feiras e sábados.

Figueira da Foz, 13 de Novembro de 1924

O Engenheiro Director

(a) Joaquim Abranches



## PARTE OFFICIAL

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão de Via e Obras

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ser declarada sobre-eclente uma faixa do terreno confinante com a margem esquerda da linha do Norte, entre quilómetros 212,160 e 215,600, a qual é pretendida pela Escola Nacional de Agricultura, pelo que continuará pertencendo ao Estado: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações declarar sobrança a referida faixa de terreno entre quilómetros 215,160 e 215,600, margem esquerda do Norte, com a superficie de 5.960 metros quadrados, só podendo essa baixa ser adquirida pela Escola Nacional de Agricultura, em Coimbra.

Paços do Governo da República, 22 de Outubro de 1924 — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro*.



## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

A situação cambial mantém-se na melhoria que, dia a dia, embora já não com a primeira violencia, se vai acentuando. A libra, cheque, fechou no dia 12 a 102\$50, compra, e 103\$50, venda. A libra, ouro, respectivamente a 112\$00 e 118\$00. Deve frisar-se, porém, que não existem por enquanto razões capazes de afiançarem a estabilidade da melhoria. É este porventura o mal maior da situação. Todos têm o direito de perguntar se não será esta melhoria ocasionada pelos meios fictícios que, desde o começo da crise, várias vezes têm sido provocados. A burla formidável dos quinhentos milhões de dolares não está ainda esquecida e, se notarmos que não ha razão nenhuma precisa, clara e indiscutível quer de ordem económica quer de ordem financeira que assegure a melhoria, e se atendermos ainda ao continuo descuido a que o bom nome do país tem sido notado lá fora (a questão de Angola é o mais recente) — temos de reconhecer que ha motivos para se recear de novo a desvalorização do escudo.

E' necessários que o valor do escudo se estabilise.

Sem isso, não ha equilibrio possível. Quer fique a 105\$00, a 100\$00, a 90\$00 (mais baixo ou mais alto) o que é necessario é que a libra tenha uma cotação quanto possível certa e invariável.

Só então a melhoria cambial se fará sentir enérgicamente na compra e venda e só então também teremos o direito de exigir que a alta do escudo influa nos preços dos géneros. Antes disso é uma temeridade o pretender que os commerciantes acompanhem a alta.

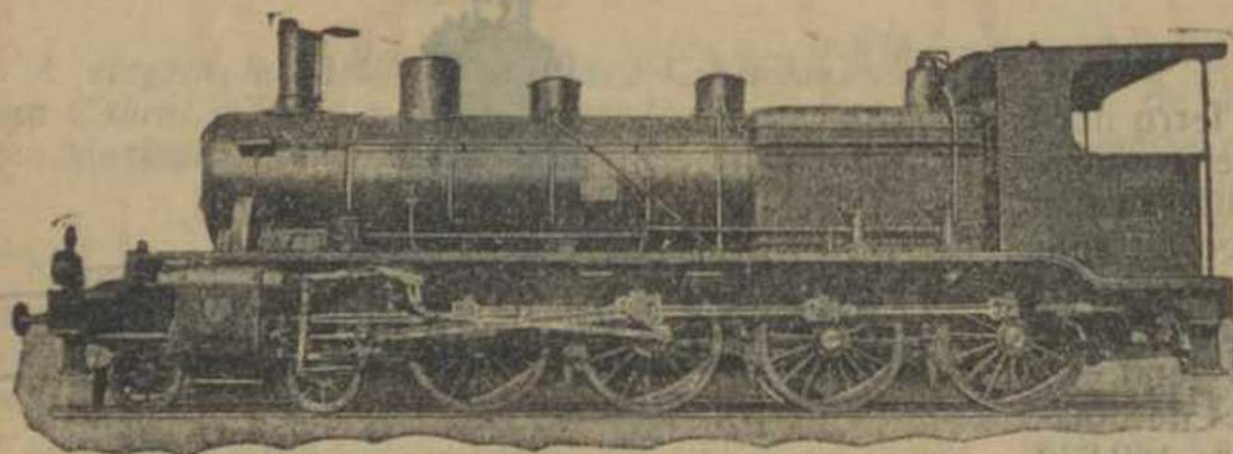
Interino.

## Manual do Viajante em Portugal

Ha venda em todas as livrarias.



# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways  
Locomotivas, tenders,  
carruagens, vagoes para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELO & BRAVO** — Rua Augusta, 177, 1.º

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

## Sociedade anonima dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede 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 m. cadourias d. todos os typos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobreceleste.  
Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commereio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue du Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL.—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Feira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Ingles.)—CHINA Macau.—TIMOR—Dili.