

# AZETTA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 16  
DE  
CADA MEZ

Redacção: RUA da HORTA SÉCA, 13, 1.º — Tel. Cent.-27 — End. teleg: CAMIFERRO

4.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1918

Número 724

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Públido: Modificação à tarifa de despesas accessórias.

## SUMMARIO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, II por J. Fernando de Sousa

1.º greve da Carris	58
2.º Electrificação na Europa, por A. B.	54
3.º Viagens e transportes	56
4.º Índice de tarifas	57
5.º Linhas Portuguezas	59
6.º Entre collegas	59
7.º Parte financeira:	
8.º Carteira	59
9.º Boletim comercial e financeiro	60
10.º Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	61
11.º Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	61
12.º Congresso de caminhos de ferro II	62
13.º Linhas estrangeiras	63
14.º Arrematações	63
15.º Horário dos comboios	64

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

### ESCRITORIO

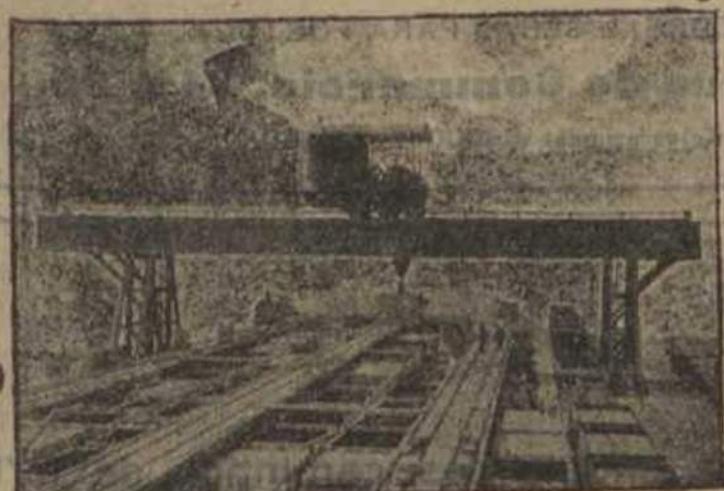
Travessa dos Remolares, 23, 1.º

### LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas — da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações com, pilhas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portáteis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento Candlot**, deposito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

### Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabres**

Também únicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema St. Ney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já installados.

## RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32. VICTORIA STREET.

Endereço para telegrammas: Ransomes & Rapiers, London  
• Cablegrammas: Sluice London.

LONDRES, S. W.



Appareil hydraulique de parada, de cours de 7 pes, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orientais



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY  
Continuam regularmente as carreiras para: Madalena, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.  
NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23, 1.



DEPOSITO PARA REVENHA  
105, Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL. C. 1717. LISBOA

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

### ESTAMPARIA MECHANICA

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

### Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTURAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FARRICENTES ESTRANGEIROS  
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como falso feito ou desmarchado.  
Encarregue-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.  
Limpa pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmarchados.  
Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Telef.: Central

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"FIDELIDADE"

Capital emitido .....

1.344.000\$00

Capital desembolsado .....

67.200\$00

Reservas .....

810.585\$90

Prejuizos pagos .....

4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondencias.

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Económicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrams: BABCOCK — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A venda em todas as livrarias e nas principais estações de caminhos de ferro

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministério do Trabalho  
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos  
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração  
de 3 de julho de 1912)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

4.º do 31.º anno | LISBOA, 16 de Fevereiro de 1917 | Número 724

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Resumos estatísticos de 1915

#### II

Para o conhecimento do tráfego não bastam as indicações sobre as expedições de cada estação. Importa igualmente ter a resenha das remessas recebidas.

Encontram-se esses dados no quadro VII da Estatística. Um primeiro mappa refere-se á grande velocidade, devidamente discriminada por espécies e dando o numero de remessas e o peso.

Assim vemos que das 72.572 toneladas transportadas, 12.770 foram entregues, nas transmissões, ás linhas combinadas, as quaes expediram 9.467.

O peixe figura com 7.290 toneladas.

O principal movimento de chegada é naturalmente o das estações de Lisboa, atingindo 16.570 toneladas.

E' digno de menção o importante movimento de Coimbra, que recebeu 3.668 toneladas e expediu 1.475.

As recepções da linha de Cascaes são também importantes, pois sommaram 4.696, muito superiores ás expedições, que foram de 2.702 toneladas.

Na pequena velocidade, foram entregues ás linhas combinadas 241.975 toneladas, contra 226.232 d'ellas recebidas. O movimento equilibra-se, pois, sensivelmente no seu conjunto. Convém todavia especificá-lo por linhas:

	Expedido da C. P.	Recebido da C. P.
P. H. F. (França).....	2.244	1.441
Hespanha.....	23.097	71.940
Minho e Douro.....	65.060	85.719
Valle do Vouga.....	15.785	17.573
Beira Alta.....	60.082	35.938
Sul e Sueste.....	59.963	29.401

E' grande o desequilíbrio no tráfego combinado, com a Hespanha e Minho e Douro n'um sentido, e com o Sul e Sueste e Beira Alta, no outro.

Dos números indicados se inferem as dificuldades que resultam da troca de material e a sua justa compensação.

A comparação das expedições e recepções de certos grupos é muito elucidativa:

	Expedição	Recepção
Linha do Mondego.....	9.759	14.276
Meridionais.....	35.818	7.170
Estações de Lisboa.....	275.770	490.656
Poco do Bispo-Reguengo	118.081	165.757
Setil-Torres Novas.....	104.589	57.485
Coimbra.....	17.203	40.228
Mealhada-Campanhã.....	283.698	339.862
Linha de Cascaes.....	23.230	30.596
Cinha.....	4.314	13.127
Sabugo-Torres.....	54.727	37.853
Torres-Amieira.....	236.092	88.512
Figueira.....	26.498	14.407
Beira Baixa.....	86.895	183.766

Para cada estação ministram os mappas a tonelagem das principais mercadorias, quer expedidas, quer recebidas, o que define a feição do seu tráfego.

O quadro VIII dá as percentagens dos pesos das mercadorias carregadas pelos expedidores, ou pela Companhia, em pequena velocidade.

Essas indicações são dadas por meses e mostram como a mercadoria grossa é pela maior parte carregada pelos expedidores. Estações ha em que as percentagens variam muito durante o anno, outras em que se mantém sensivelmente constantes, como mostram os graphicos exemplificativos para 18 estações.

O quadro IX contém indicações interessantes acerca das cobranças supplementares.

Assim aos passageiros effectuaram-se 1.256.960 cobranças, na importancia de 190:134\$84, excedendo em 46 contos as de 1914. E' na zona urbana de Lisboa e no grupo Mealhada-Campanhã que avultam essas cobranças (77.910\$74 e 43.615\$09).

As armazenagens produziram 7.492\$85 e as cobranças diversas 82.808\$87, em grande velocidade, e 43.765\$00 em pequena velocidade.

O quadro X refere a quantidade de relações de cada estação, isto é, o numero de estações para que expede ou de que recebe passageiros, recovagens e pequena velocidade, quer do serviço commercial quer do da Companhia.

Vê-se por elle quanto são restritas as relações de boa parte das estações.

O quadro XI faz a resenha da tonelagem de cada estação, expedida e recebida em grande e pequena velocidade.

Estas indicações servem de base á classificação das estações por ordem de importancia da tonelagem.

Os passageiros acham-se também reduzidos a toneladas.

A ordem alphabeticá por que estão ennumeradas as estações, facilita a procura de qualquer d'ellas.

O Capítulo II, *Movimento entre estações*, abrange um grande numero de mappas. Os primeiros, pertencentes ao grupo do quadro XII, dão o numero de passageiros expedidos de estação para estação, e, portanto, as saídas e chegadas, tanto por via ascendente como pela descendente.

Segue depois igual serie de mappas para a grande velocidade e outros para a pequena velocidade.

Essas tres series de mappas dão, portanto, os elementos para a determinação do numero de unidades do tráfego, que passam em cada sentido entre estações consecutivas.

O quadro XIII refere-se ao movimento entre os grupos de estações, transmissões para transmissões, representando, pois, um movimento de transito entre linhas combinadas, por intermedio das da Companhia.

Reduzem-se estas parcellas de tráfego a 1:628 toneladas, em grande velocidade e 35.810 em pequena velocidade.

Avultam ahi as relações de Pampilhosa-T e Vendas Novas-T para Campanhã-T: 13.519 e 6.205 toneladas.

O quadro XIV dá as relações de grupos internos de estações para as de transmissão e, portanto, para as linhas combinadas, e o quadro XV as relações inversas, das transmissões para os grupos da rede.

Por estes mappas vemos por, exemplo, que das 45.008 toneladas expedidas, em pequena velocidade, por Vendas Novas T, apenas cerca de 7.000 se destinaram a Lisboa e zona até Setil, sendo pois as relações entre o Alentejo e o Norte as que constituem principalmente aquelle tráfego.

Do mesmo modo, das 25.814 toneladas recebidas por

Vendas Novas-T apenas cerca de 2.000 toneladas provém da zona aquém de Setil.

O quadro XVI dá o movimento interno de grupo para grupo de estações, excluindo, portanto, o que respeita aos transitos.

O quadro XVII dá o movimento entre estações consecutivas, com distinção de via ascendente e descendente.

Mappas distintos dão esse movimento para os passageiros, grande velocidade e pequena velocidade.

Esses dados numéricos, que definem a importância relativa de cada troço, tornam-se frizantes quando representados por graphicos.

Como exemplificação encontram-se os tres graphicos do movimento de ou para Pampilhosa-T: passageiros, grande velocidade e pequena velocidade.

Chegamos agora ao Capítulo III: *Dados sobre cada linha e movimento entre as linhas*. Resumem-se em tres mappas: passageiros, grande velocidade e pequena velocidade, as relações.

Assim cada mappa dá, para cada linha, as partidas para as outras e as chegadas d'ellas. A linha de Leste, por exemplo, enviou 357.896 passageiros para as outras e recebeu d'ellas 540.742; transitaram n'ella 365.382 procedentes ou destinados a outras. Accrescentando os 426.925 de movimento interno, chegaremos ao total de 1.690.948 passageiros.

Este exemplo dá ideia dos esclarecimentos que ministra esta serie de mappas.

O quadro XIX é um resumo, por linhas, das cobranças supplementares e diversas, que foram minudenciadas no quadro IX, a que atraç nos referimos.

O quadro XX dá, por linhas, o numero de kilometros percorridos por passageiros, grande velocidade e pequena velocidade, estando esses numeros separados por linhas, o que é elemento indispensavel para o calculo tanto dos percursos médios como das tarifas médias, mais adiante reunidas no quadro XXXV.

O quadro XXI é uma resenha, por linhas, dos bilhetes de assignatura, em numero de 12.733, com a receita de 121.199\$30.

Mais de metade d'essa receita, 65.992\$23, provém de 7.222 bilhetes do ramal de Cascaes.

O quadro XXII, bilhetes de identidade, menciona, por linhas, a receita d'estes bilhetes, que sommou 7.190\$00.

O Capítulo IV: *Dados especiaes sobre o movimento de passageiros*, comprehende o quadro XXIII, bilhetes de assignatura, que é o desenvolvimento do quadro XXI, com a destriňa dos diversos tipos de assignaturas e respectivos percursos.

O quadro XXIV, bilhetes de papel, relativo ao movimento dos tramways, accusa 957.967 bilhetes, com a receita de 72.033\$72.

O quadro XXV contém a estatística dos bilhetes de excursão e circulatorios, sendo 1.097 dos primeiros e 86 dos segundos, com o percurso total de 941.639 kilometros. Esses dados referentes a cada estação de partida, acham-se desdobrados, no que respeita aos percursos, segundo as linhas e troços respectivos.

Assim as principaes estações de partida foram Lisboa-R e Campanhã, com 656 e 182.

O quadro XXVI, serviços especiaes, indica para cada serviço, e por estações de partida, o numero de passageiros.

O serviço que originou maior movimento foi o do Senhor da Pedra, em Miramar, com 28.749 passageiros, quasi todos do Porto e immediações. Vem depois o Senhor da Serra, em Bellas, com 13.067; as festas do S. João, na Figueira, com 6.907; as da Rainha Santa, em Coimbra; com 9.340 e as do 5.º anniversario da republica, em Lisboa, com 6.814.

O quadro XXVII contém a estatística dos bilhetes de banhos, para estações da Companhia, no total de 53.727. Avulta a Figueira com 14.297. Vem depois S. Martinho com 7.936, Espinho com 3.238, Caldas com 4.773 e Nazareth com 2.901.

O quadro XXVIII refere-se aos bilhetes de banhos para estações de linhas combinadas. Foram apenas 7.685, em que avultam 1.189 para Braga e 1.794 para o Porto, 896 para Valença e 663 para Luso.

As senhas de paragem figuram no quadro XXIX com o total de 6.135, das quaes 1.223 vendidas em transito.

O quadro XXX resume o movimento de passageiros nas estações de transmissão, por classes, com distinção de partidas e chegadas. Indicam-se os totaes de 1914 e 1915.

Eis os resultados de 1915:

	Partidas	Chegadas
Badajoz.....	10.637	9.903
Valencia.....	7.877	9.468
Beira Alta-Pampilhosa.....	72.403	68.420
Guarda.....	2.866	2.741
Figueira.....	75	91
Campanhã.....	264.951	210.417
Valle do Vouga-Espinho.....	14.367	10.646
Aveiro.....	1.667	2.332
Sul e Sueste-Lisboa.....	1.954	1.638
Vendas Novas.....	9.420	9.702

O Capitulo V, relativo a machinas e comboios, contém, no quadro XXXI, o percurso por typo de machinas e natureza dos serviços, elevado no total a 6.842.630 kilometros; e os dos comboios, por especies com distinção de via ascendente e descendente. O total geral é de 128.061 comboios, com o percurso de 5.926.939 kilometros, ou 46 kilometros de percurso medio.

O quadro XXXII contém a estatística do percurso de carruagens e vagões, por secções de linha, illustrada por minuciosos graphicos.

Para cada secção indica-se, por especie de trens, o numero e percurso de cada typo de vehiculos e o respectivo percurso medio.

O percurso total das carruagens foi de 24.002.995 kilometros; o dos vagões carregados de 50.559.361 e o dos vazios de 9.198.697.

D'esses dados estatisticos se deduz a composição media de cada typo de comboio, figurada n'um grafico.

O quadro XXXIII contém, por mezes, o percurso de cada especie de comboios e a tonelagem kilometrica bruta rebocada em toda a rede, e a carga media com distinção de via ascendente e descendente, atingindo o maximo em setembro.

N'outro mappa figuram apenas os dados annuas, mas divididos por secções.

A carga media geral foi de 220 toneladas, tendo sido de 201 em 1914.

Chegamos enfim ao Capítulo VI em que se registram os coefficientes geraes: percentagens de cada ramo do trafego, tendo logar os respectivos graphicos por sectores, isto no quadro XXXIV.

Para os passageiros notamos a percentagem de 4,8% na 1.ª classe; 17,6 na 2.ª e 77,6 na 3.ª.

Na pequena velocidade é-nos indicada a percentagem de cada mercadoria e o peso medio das remessas de cada especie.

Finalmente, no quadro XXXV vem os resultados caracteristicos da estatística, relativos a tarifas e percursos medios: 10,065 reis e 33<sup>km</sup>,1 para os passageiros; 65,58 reis e 131<sup>km</sup>,7 para as recovagens; 14,65 reis e 140<sup>km</sup>,7 para a pequena velocidade.

O quadro XXXVI, utilização do material, mostra que a carga média de vagão foi de 5,599 toneladas contra 5,327 em 1914, remessas que descem a 4,738 e 4,539 contando com o percurso em vazio.

Fecha a estatística com o quadro XXXVII, em que se regista a receita e despesa por unidade de tráfego.

A receita bruta foi de 13,213 reis, em 1915 e de 12,595, em 1914; a despesa 7,269 contra 6,730, isto como média geral. O mesmo mappa dá esses números para cada linha, decompondo a despesa pelos seus diversos capítulos.

A pouca ordenada exposição que fizemos e que teve apenas por fim dar conhecimento da estructura dos *Resumos estatísticos*, mostra ao menos o subido valor de tão vasto, complexo e methodico repositorio, que honra o illustre chefe do serviço que presidiu á sua elaboração, facultando assim um excellente instrumento de trabalho para o estudo dos problemas de exploração technica e commercial das linhas da Companhia.

J. Fernando de Souza

## A greve da «Carris»

Como previramos, ha quinze dias, declarou-se no dia 10 a greve do pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, greve que foi um pouco carnavalesca, por ser em domingo gordo e durar o que duravam n'outros tempos as ephemeras alegrias destes dias, ou mais propriamente, e sem exagero, a vida das rosas de Malherbe: *l'espace d'un matin...* acabou ás 4 da tarde.

Com efeito, no domingo, de manhã, isto é, das 7 horas em diante, os carros não circularam, tendo chegado a sahir, alguns, dos depósitos de Santo Amaro e Arco do Cego, mas recolhendo logo, por ordem dos grémistas, por estes não estarem de acordo com o compromisso assinado pelo Sr. Governador civil e um director da Companhia, em que ella se obrigava a aceitar as reclamações do pessoal, sendo:

1.º O aumento de 530 por dia e por homem, a partir de hoje, sendo esta resolução considerada definitiva desde que a ex.<sup>ma</sup> Câmara Municipal approve o pedido feito pela direcção da Companhia, do aumento de 40 por cento nos bilhetes avulso.

2.º Que fossem equiparados os ordenados dos empregados do elevador de Santa Justa aos do restante pessoal do movimento.

3.º Que fossem aumentados de 525 os empregados d'esta Companhia por cada hora a mais do serviço ordinário.

Como se vê, a concessão da Companhia é condicional o que quer dizer, quanto a nós, que o conflito está apenas provisoriamente solucionado porque é ponto duvidoso se a Câmara Municipal se deixará convencer pelos cálculos phantasiados com que a Companhia pretende provar que se lhe torna indispensável sobreregar o público com um aumento de tarifas, para poder accudir ao justo pedido do aumento de vencimentos do seu pessoal; e pelas allegações do seu mau estado financeiro, feitas em ofícios com considerações varias, e pittorescas historias, comparando a sua exploração com a das rôdes dos caminhos de ferro do Estado e particulares.

Como se alguma comparação podesse fazer-se.

Algarismos, números, contas claras? d'isso foge ella, porque não pode apresentá-las; porque se o fizesse, não poderia occultar as provas, que todos já leem, porque saltam aos olhos, da sua grande *prosperidade*, como *nenhuma outra companhia*, seja de caminhos de ferro, seja de outro qualquer meio de viacão, gosa.

Para demonstrar a razão do seu pedido bastar-lhe-hia

publicar a sua conta annual de primeiro estabelecimento desde 1914, para não ir mais longe; a sua conta de lucros e perdas dos quatro últimos annos; as notas do movimento e productos dos carros em 1914 e 1917, o detaile do numero dos seus empregados e operarios e o total dos vencimentos, por classes.

Assim veria a Câmara — e o público, o que a um regime republicano é muito principal — de que lado está a razão; e se razão tivesse a Companhia, ninguém lh'a podia negar.

E do pouco que sabemos já se vê que a Companhia não a tem.

Quando ella, ha anno e meio, quiz augmentar o preço das tabellas de assignatura, e ha sete mezes o conseguiu, ainda por forma mais elevada do que anteriormente pedia, já disse que o fazia para elevar os salarios ao seu pessoal.

No semestre passado conseguiu o seu desejo e, elevando aquelles bilhetes de 50<sup>00</sup> para 70<sup>00</sup> recebe mais 20<sup>00</sup> em cada um, o que, em cerca de 6.000, digamos 5.500, representa 110 contos annuaes.

E suprimidas por completo as carreiras de 10 reis e 20 reis, reduzindo, estas só, a um insignificante numero, quanto não lucra?

Muito difícil é calcula-lo, por falta de elementos, porque a Companhia os oculta cuidadosamente; mas vamos fazer uma estimativa de visu, de que a Companhia por certo se rirá, se nos lêr, pelo muito que se afastará da verdade, em favor d'ella.

A Companhia tinha um serviço dos chamados «carros do povo» entre o Cainhudo de Ferro e o Intendente e Belém; carros dos grandes, partindo de cada extremo em cada 10 minutos, isto é, que das 6 da manhã ás 8 da noite, (pelo menos) em 14 horas, se faziam 336 carreiras, em que, como todos sabem, os carros andavam sempre completos, e até com passageiros a mais. Tomemos, porém, 330 carreiras a 44 passageiros e teremos 14.520; e como, suprimidos aquelles carros, a Companhia elevou o preço das zonas de 2 para 3 centavos e o da carreira completa de 4 para 6, tomaremos só este augmento, que em 14.520 passageiros dá 290<sup>00</sup> por dia.

No serviço de zonas, Conde Barão-Intendente e Cainhudo de Ferro, havia, das 8 da manhã ás 8 da noite (ou mais tarde) ou seja em 12 horas, 6 carreiras por hora, de cada extremo. Temos pois,  $12 \times 6 \times 2 = 288$  carreiras, que a 36 passageiros (carros pequenos) dão 10.368 passagens, que antigamente eram cobradas por zonas a 10 reis, sendo todo o percurso 20 reis. Hoje, não havendo esse serviço, a Companhia cobra 30 reis, seja qual for o percurso, quer dizer: a uma zona (Praça do Comércio) 30 em vez de 10; a duas zonas (extremo da carreira antiga) 30 em vez de 20; augmento 20 ou 10 reis. Tomemos a média de 15 reis, que em 10.368 passagens dá 155.52 escudos por dia.

Só a suppressão, pois, d'estes dois serviços dá á Companhia uns 446<sup>00</sup> por dia, ou nos 300 dias uteis em que elles se faziam, o melhor de 134 contos por anno.

Juntando esta somma a produzida a mais pelos bilhetes de assignatura, temos que, só d'estas duas origens, e sem que a Companhia, por isso, tenha que augmentar um único kilometro do serviço dos seus carros, antes economizando muito n'elle, a receita a mais, paga pelo público, não será inferior a 244 contos annuaes.

Ora se ella tem, como ella propria diz, 2.000 empregados, e a cada um aumenta 30 centavos diarios, ou 108<sup>00</sup> escudos por anno, gasta com isso 216 contos annuaes, ficando-lhe ainda dinheiro de sobra, sem necessitar de sobreregar o povo com o augmento dos preços das carreiras.

O argumento, o grande argumento, de que a Companhia se serve, de que ás linhas ferreas foi concedido cobrar a sobretaxa de 40 %, não colhe, nem ella tem, como

pretende, companhias *congénere*s, no paiz, a não ser a «Carris» do Porto.

As companhias de caminhos de ferro ha muitos annos, ha mais de 30, que não dão dividendos aos seus accionistas, e a principal d'ellas só *um anno* é que deu o juro integral das suas obrigações.

Que comparação pode haver com uma companhia de serviço urbano, que explora a tracção electrica e tem sempre pago o juro das suas obrigações e bons dividendos ás acções?

E como *refuerzo d' Murillo* diz o jornal *O Dia*, que «ha dois annos não tem dividendo as acções ordinarias e nem sequer as preferentes o tiveram no ultimo semestre».

E quando o tiveram as da Companhia Portugueza, as da Beira Alta, as da Nacional, as do Porto à Povoa, as do Valle do Vouga?

«Que d'essas acções muitas pertencem a particulares, que ficam sem esse recurso.» E ás da Companhia dos Phosphoros, que estão *todas*, ou quasi, em Portugal, não succede o mesmo?

Emfim, o que não pode ser — o que não será, por certo — é que, sem um estudo *minucioso e rigoroso*, da situação da Companhia e da razão que assiste ás suas reclamações, se consinta qualquer aumento de tarifas que venha sobrecarregar o povo, o verdadeiro povo em geral, que somos nós todos.

Diz-se (e nada mais ha no publico senão o *diz-se*, em algarismos da Companhia) que ella tem um rendimento bruto de 2.000 contos annuaes. O aumento de 40 % representará 800 contos por anno, tirados ao bolso de ricos (deixa-lo) mas de pobres, de muitos a quem faz diferença pagar as viagens a 40 réis em vez de 30 réis, ou a 70 em vez de 50.

Augmentos, não de 40, mas de 100 e até de 400 por cento cobra a Companhia ha 17 annos, desde que estabeleceu a tracção electrica. Se agora perde — se perde — não temos dô de quem ha 17 annos tanto lucra.

Com raras excepções, em toda a Europa, as carreiras, em qualquer percurso, não custam mais do que 10 centimos de franco, de lira, de marco ou de corôa, equivalentes aos nossos 2 centavos ou 20 reis.

A Camara, em sessão de 13, nomeou uma comissão para examinar os documentos, que a companhia lhe forneceu e formular o seu parecer.

Esperemos o resultado d'esse exame e esse parecer, confiados em que a Comissão Administrativa saberá e poderá defender o povo do espirito ganancioso da companhia.



## Electrificação na Europa

### O desenvolvimento da tracção electrica

Em grande numero de artigos das diversas revistas technicas estrangeiras, tem sido dadas a conhecer as particularidades dos trabalhos mais importantes efectuados com respeito á tracção dos comboios por meio da electricidade. Crêmos, todavia, que não será inutil dar aos nossos leitores uma resenha, em conjunto, de algumas das grandes electrificações levadas a cabo.

As consequencias da maldita guerra, atrasando consideravelmente o progresso industrial da Europa, teem de sentir-se tambem n'este caso, como não podia deixar de ser.

A adopção do sistema electrico de tracção nas grandes linhas, iniciada já em algumas, prometia estender-se a outras muitas e alcançar, em não muito longo prazo de tempo, o grande desenvolvimento a que elle é chamado.

O maior passo, em ordem de importancia de electrificação, foi dado nos Estados Unidos, com os trabalhos da Chicago Milwauke and St. Paul Railway. Numerosas loco-

motivas electricas, para grandes e pequenas linhas, se construem e funcionam n'aquelle grande paiz; mas, de todas ellas, com as da citada rede, constituem o grupo mais interessante as da Pennsylvania Railroad e as da Norfolk and Western Railway, de que em tempo opportuno talvez tenhamos de ocupar-nos.

Por hoje queremos apenas apresentar aos leitores da *Gazeta* algumas notas interessantes relativas ás principaes linhas electrificadas da Europa.

Na Italia, onde a maior parte do tráfego ferro-viario se effectua sobre linhas de montanha, emprega-se, com todo o exito, em diversos pontos, a tracção electrica. Começou-se em 1900, com a installação de corrente continua e terceiro carril, a 650 volts, na linha Milão-Callarete-Varese-Porto Ceresio, com um percurso de 74 kilometros, empregando-se depois a corrente triphasica a 3.000 volts e 15 periodos, com duas phases de linha aerea e a terceira phase na terra, nos 106 kilometros das linhas da Valtelina. As características d'esta segunda electrificação foram reproduzidas nas que se effectuaram posteriormente, constituindo um sistema typico da rede italiana.

As principaes linhas assim electrificadas são estas:

*Linha do Mont-Cenis* — E' de via unica desde Busoleno a Salbertrand, sendo da dupla via desde este ultimo ponto até Modane, com um percurso de 60 kilometros, accidentadissimo, de alta montanha, quasi todo em viaductos, pontes e tuneis. D'estes ha 29, com uma longitude de 22,4 kilometros, sendo o principal o de Freyus, que mede 13.636 metros, quasi todo elle em rampas de 24 a 30 por 1.000 e com curvas de raio minimo de 350 metros.

*Linha do Porto de Savone* — E' de via unica em todos os 45 kilometros do percurso, com um traçado tambem sinuoso, tendo 29 tuneis, rampas de 21 e 23 por 1.000 e curvas de 400 metros de raio.

*Linha velha de Giovi* — Comprehende o trajecto de Pontedecimo a Bussala, durante o qual sobe 10,5 kilometros, salvando uma diferença de nível de 270 metros em rampas de 21 a 35 por 1.000, e curvas e contra-curvas, frequentes, com o minimo de 400 metros de raio. Tem dupla via e é a secção mais forte de toda a rede italiana.

Cada comboio é composto de 21 unidades, do peso medio de 18 toneladas, carga comprehendida, empregando-se no arraste duas locomotivas electricas, uma à cabeça e outra à retaguarda.

*Linha anexa do Giovi* — Parte de Genova e, por Quaddrivio Torbella, sobe até Ronco, sendo o ultimo trecho todo sobre viaductos, pontes e tuneis. E' de dupla via e assegura um tráfego intensissimo de mercadorias provenientes do porto de Genova.

Todas estas quatro linhas foram electrificadas pelo mesmo sistema de corrente triphasica, a 3.700 volts e 16,7 periodos. A energia electrica é transmitida aos comboios por uma linha aerea composta de dois fios, correspondendo a duas phases, suspensos 6 metros acima dos carris, nos pontos ao ar livre, e a 4,45 nas secções de tunel.

A corrente, a 3.700 volts, alimenta os motores, que são asincronos, do typo corrente de campo giratorio, de Ferraris.

Na Suissa inaugurou-se uma electrificação importante em 1913, correspondente á linha Berne-Lotschberg-Simplon, no trôço de Spiez-Frutigen. A linha é em rampa media de 11,17 por 1.000 e com curvas pronunciadas, de um minimo de 300 metros de raio.

Emprega-se a corrente monofásica a 15.000 volts e 15 periodos, que é transformada, sobre a propria locomotiva, em corrente de baixa tensão, que alimenta os motores.

Ha dois tipos de locomotivas, um para os comboios de passageiros e outro para os de mercadorias, que diver-

gem apenas no tipo do motor e no modo de transmissão do movimento d'aquelle aos eixos. O d'aquellas é de repulsão e o d'estas é o ch mado motor-serie, de campo auxiliar de comutação.

A linha ferro-viaria comprehende o tunel de Lotschberg, de 14,6 kilometros.

A linha de contacto, estabelecida para a corrente monofásica de alta tensão, está constituida por um fio com suspensão catenaria, sem cabo portador, excepto no trecho Spiez-Frutigen, no qual ha esse cabo auxiliar.

Pelo mesmo sistema foi electrificada a linha sueca de Luluca-Narvik, no trajecto de Kiruna a Riksgransen, com uma longitude de 130 kilometros.

Esta linha ferrea é a mais septentrional da Europa e serve a bacia mineira de Kiruna, levando os seus produtos até ás costas do Baltic e do Oceano Atlântico.

Tem um percurso de 496 kilometros, apenas com uma unica via. A capacidade do tráfego resultará insuficiente com a tracção a vapor, pois o transporte de mercadorias, que era de 1.200.000 toneladas annuas, subiu rapidamente até alcançar, em 1913, a cifra de 3 milhões.

Para fazer face a um tal aumento de tráfego não havia senão duas soluções: construir dupla via ou electrificar a existente.

Esta ultima solução foi a adoptada, por apresentar a vantagem da economia, além de permitir a utilização das forças hidráulicas abundantes na região, e de suprimir os inconvenientes do fumo nos tuneis.

O serviço electrico iniciou-se em 1915 e assignala o primeiro passo na electrificação das linhas ferreas suecas. A velocidade dos comboios, que são compostos por 40 unidades, eleva-se a 30 kilometros por hora nas rampas de 10 millessimas.

A parte meridional da Austria, ao sul do Danubio, comprehendendo a região montanhosa dos Alpes, presta-se a que a electrificação das suas linhas ferreas seja de vantagens grandes para a respectiva exploração. Recorrendo isto mesmo, o Estado, em 1906, creou no Ministerio dos Caminhos de Ferro, uma Divisão de Estudos para preparar o emprego da tracção electrica, emprehendendo-se eguaes estudos por parte das empresas particulares.

Em 1909 este sistema de tracção não prestava serviços na Austria senão em algumas linhas secundarias de interesse local, abrangendo um total de 180 kilometros e utilizando a corrente de baixa tensão.

Como resultado dos estudos a que fizemos allusão, foi dada a preferencia à corrente monofásica, e foi esta a que se empregou nas electrificações até agora executadas. A de Mittenwaldbahn, no seu primeiro troço, foi inaugurada em fins de 1912.

Une esta linha as povoações de Innsbruck e Rente, em sólido austriaco, atravessando a Baviera, n'uma longitude de 40 kilometros, e apresenta, em alguns pontos, rampas de 34 milímetros, nas quaes passam comboios de 124 toneladas, a uma velocidade que chega a atingir 30 kilometros por hora.

As locomotivas empregadas tem a potencia de 800 cavallos, com um só motor, sendo de trez eixos e uma roda livre; são susceptiveis de grande esforço, até 950 toneladas, que em rampas grandes não pode applicar-se senão a reboques de pouco peso; mas, experimentadas em linha horizontal, arrastaram comboios até 1.000 toneladas.

A corrente monofásica de alta voltagem, 15.000, e baixa frequencia, é transformada sobre a propria locomotiva, para assim alimentar o motor.

Outras electrificações austriacas são as das linhas de Vacz-Budapest-Godoi e de Pillachtal, ou linha alpina da baixa Austria-Styria, com parecidos caracteristicos, de corrente monofásica a 10.000 volts e 15 periodos, transformada também sobre a locomotiva.

Na Alemanha, as administrações ferro-variarias dos di-

versos Estados organizaram serviços que laboram em favor da electrificação, para cujo desenvolvimento contribuiram tambem as importantes industrias eléctricas do paiz, formando-se Empresas e Sociedades de estudos para as linhas eléctricas rápidas.

Occupar-nos-hemos do estabelecimento da tracção eléctrica na linha Magdeburg-Leipzig-Halle, na secção de Dessau-Bitterfeld, que começou a utilizar-se em 1913.

Trata-se de uma linha pouco accidentada, com rampas suaves, no maximo de 4,2 por 1.000 e que segue quasi sempre em recta. Foi escolhida para experimentar a tracção eléctrica, porque atravessa zonas mineiras e é possível aproveitar nas caldeiras da central thermica (pois ali não se utiliza a força hidráulica) combustivel a preço económico, lenhites e carvões pobres, que não se poderiam utilizar nas locomotivas de vapor. As condições da linha são, pois, apropriadas para a tracção eléctrica a grandes velocidades.

A corrente empregada é a monofásica, a 10.000 volts e 15 periodos.

As administrações dos diversos Estados alemães pronunciaram-se pela corrente monofásica, preferencia esta que se notou nas novas electrificações e em algumas já anteriormente estabelecidas, como a da linha de interesse local, de Murnau-Oberammergau, que era explorada com corrente triphasica a 800 volts e se trocou por aquella a 5.000 volts.

A linha destinada a tomar a corrente foi montada por dois sistemas. Na secção Dessau-Raguhn foi empregada a disposição normal do sistema catenário de cabo portador auxiliar, e na de Raguhn-Ritterfeld a suspensão catenária de fio compensador.

A companhia francesa do Meiodia, que explora as linhas que enlaçam com as espanholas, introduziu também, desde ha tempos, a tracção eléctrica em varias das suas secções. Empregou primeiro a corrente contínua, à tensão de 850 volts, mas posteriormente preferiu a corrente monofásica para as electrificações mais modernas.

A corrente monofásica a 12.000 volts e 16 periodos, é transformada sobre a locomotiva, para alimentar os motores a baixa tensão.

Em Espanha, além dos caminhos de ferro electricos de via reduzida, de Pamplona e de San Sebastian à fronteira francesa, foi aberta recentemente à exploração a linha de Geral a Santa Fé, com 22 kilometros de extensão, com fortes rampas e curvas apertadas, que emprega a corrente triphasica a 5.200 volts e 25 periodos, transformada sobre a locomotiva em corrente a 550 volts, para alimentar dois motores de 220 cavallos, obtendo-se recuperação de energia na descida dos comboios, ao que se presta especialmente a corrente triphasica.

Em todas as electrificações de que fala feita mensão, se emprega a corrente alterna, umas vezes triphasica e outras, na maior parte dos casos, monofásica.

São as correntes, especialmente a ultima, que mais tem predominado nos trabalhos que, nas grandes linhas, se tem levado a effeito na Europa, não obstante a concorrência da corrente contínua, que para motores de tracção oferece excepcionaes vantagens.

Têm sido feitos numerosos ensaios de conversão da corrente monofásica da linha de alta tensão em corrente contínua sobre a locomotiva, para esta alimentar motores de corrente contínua.

Ouvert e Fernand trabalharam n'esse sentido, em França, ha mais de 12 annos, e nos Estados Unidos se tem feito e faz o mesmo, embora sem um exito de que possa desde já concluir-se a utilização do sistema em grande escala.

Oportunamente nos ocuparemos das grandes electrificações na America, o que não nos é permitido fazer hoje, porque este artigo vai já demasiado longo.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Estacionamento de vagões nas linhas do Minho e Douro

O problema insolvel da falta de material para transportes, continua sendo a maior preocupação das empresas ferro-viarias, que para attenuar essa falta vão, volta e meia, pondo em vigor novas medidas. Essas medidas, porém, dariam muito melhor resultado, e algumas até se tornariam desnecessárias, se da parte do público houvesse um pouco mais de boa vontade em auxiliar as empresas, auxílio que reverteria principalmente em seu próprio proveito.

Fazer carregar e descarregar dos vagões as mercadorias no menor espaço de tempo possível, sem obrigar os veículos a estarem estacionados horas e horas e até uns poucos de dias; retirar as remessas rapidamente das estações para que estas não estejam pejadas e dificultando o serviço, seria a melhor ajuda que o público poderia prestar ao caminho de ferro e a si próprio para attenuar a crise do material.

Esse procedimento seria mesmo muito mais productivo para o caminho de ferro do que as cobranças de taxas elevadas que as empresas se veem forçadas a estabelecer e que o público vae pagando sempre no meio de protestos, porque estava habituado, a troco de uma pequena remuneração, a fazer das estações e dos cais dos caminhos de ferro o armazém das suas mercadorias.

Enquanto não se convencer toda a gente de que se o caminho de ferro não oferece mais materiais para carregamento e o não faz circular mais rapidamente, é porque não pode, e isso lhe acarreta fortes prejuízos, e que só com o concurso de todas as boas vontades, do público e das empresas, é que alguma coisa se conseguiria, não cremos que por mais taxas onerosas que se estabeleçam sobre estacionamentos e armazéns, coisa alguma de bastante proveitoso se consiga.

Estas considerações foram-nos sugeridas pelo Aviso que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou há pouco, elevando as taxas de estacionamento de vagões e em que para o justificar diz, e com razão: «Continuando a ser excessivamente demoradas, por parte do público, as operações de carga e descarga de vagões, e sendo principalmente devido a isso que está aumentando dia a dia a escassez do material circulante, esta administração vê-se forçada a...»

Assim é, realmente, e não comprehendemos bem como é que o público, que tanto protesta contra a falta de material para o trânsito de que precisa, seja o primeiro a concorrer para aumentar essa falta.

O referido Aviso do Minho e Douro eleva a 5\$00 por vagão e período indivisível de 24 horas, a taxa de estacionamento dos vagões em qualquer estação, excepto na da Alfandega, em que a taxa é elevada a 7\$00.

Além disso não se obriga a guardar por mais de 5 dias remessas algumas de vagão completo, podendo, passado esse prazo, vender as remessas em leilão.

Medidas similares já teem sido adoptadas n'outras linhas e, a avaliar pelos resultados obtidos, afigura-se-nos que muito pouco se fará sentir esta, que entra em vigor no proximo dia 1 de março.

A Companhia da Beira Alta também publicou recentemente um Aviso chamando a atenção do público para as diversas disposições que vigoram nas suas linhas, sobre prazos de carga e descarga de remessas de vagão completo, direitos de estacionamento, etc.

O que é essencial é que todos quantos teem mercadorias a transportar pelo caminho de ferro, as façam retirar imediatamente à sua chegada, desembaraçando rapidamente o material, que tão necessário é.

## Transportes de mercadorias de ou para Hespanha

Conforme já tivemos occasião de referir, a tarifa internacional n.º 204, de pequena velocidade, para transporte de madeiras, por vagão completo, entre as estações da Companhia Portugueza e nas de Madrid a Cáceres e a Portugal, foi anulada.

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, há dias publicado, esses transportes passam a ser regulados pelas tarifas especiais internas, correspondentes a cada uma das referidas companhias, que serão ligadas de ofício, salvo declaração do expedidor em contrário.

## Restrições nos transportes de generos de primeira necessidade

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, recentemente publicado, em virtude das instruções emanadas das instâncias oficiais competentes, acham-se em vigor as restrições a seguir indicadas nos transportes de mercadorias:

*Azeites e batatas para o Porto* — Só são aceitas remessas até 100 kilogrammas, de cada um destes generos.

*Cereais, farinha, batata e feijão para Gaya* — As remessas só podem ser retiradas quando a competente guia estiver visada pela Repartição de Abastecimentos do Governo Civil do Porto.

*Cereais e farinhas* — Só é permitido o livre transito às remessas acompanhadas de guias passadas pela Direcção dos Serviços de Subsistência Pública.

*Gado para concelhos fronteiriços* — Não são aceitas remessas de gado de qualquer das espécies comestíveis, para as estações situadas em concelhos fronteiriços, sem a apresentação de uma guia de transito passada pelo administrador do concelho de onde o gado procede, a qual acompanhará as remessas até ao destino.

*Gazolina* — É proibida a expedição de gazolina de todas as estações compreendidas dentro da circunvalação de Lisboa.

## Annulação de tarifas

Em virtude de resolução da Companhia hespanhola de Madrid a Zaragoza e a Alicante, foi anulada a tarifa especial da Companhia Portugueza, combinada com aquela, P. H. n.º 2, para o transporte, em grande velocidade, de peixe fresco ou salpicado, de Lisboa, Vila do Conde, Figueira e Espinho, para Zaragoza e Barcelona, e estações intermedias.

## Combóios especiais de mercadorias nas linhas do Minho e Douro

Segundo um Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o minimo de vagões para cada comboio especial de mercadorias e o de cobrança por gaceiração, estabelecidos pelo Aviso ao Púlico D. 1071 de 29 de Maio de 1917, são baixados na linha do Minho e Douro, a 12 e 60\$00 respectivamente:

## Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo Aviso da Companhia Portuguesa, o serviço para as linhas hespanholas está sujeito às seguintes restrições:

*Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante*

*Estação de Madrid-Atocha* — Para esta estação não se aceitam remessas de pequena velocidade, com excepção

de carvão e gado. Na denominação *Madrid-Atocha* considera-se incluído *Cerro de la Plata*.

*Estação de Reus-M. Z. A.* — Não se aceitam, para este destino, remessas de grande nem de pequena velocidade, com excepção de gado, carvão e artigos de primeira necessidade.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte

*Estação de Barcelona-Norte* — Até novo aviso não se aceitam para este destino remessas de pequena velocidade, excepto gado, forragens, cimento, carvão, algodão fiado e generos de primeira necessidade. Em grande velocidade aceitam-se apenas expedições, que não peseem mais de 50 kilogramas, à excepção de peixe, generos frescos e artigos de primeira necessidade, para os quaes não ha limite de peso.

*Estações de Tidela a Utebo-Monzalbarda* — Não se aceitam para estes destinos remessas de peso superior a 500 kilogrammas, excepto gados, carvão, beterraba, cimento e artigos de primeira necessidade.

*Estação de Sabadell* — Para esta estação não se aceitam remessas em pequena velocidade, com excepção de gado, carvão, cimento, forragens e generos de primeira necessidade. Em grande velocidade só remessas até 50 kilogrammas, excepto generos frescos e alimenticios, para os quaes não ha limite de peso.

#### Caminhos de Ferro Andaluzes

*Entroncamento de Cordova* — Não se aceitam remessas de pequena velocidade para além de Marchena, em direcção a Sevilha, nem para além de Aguilar, em direcção a Malaga. O tráfego pode seguir pelos entroncamentos de Espeluy ou San Jeronimo, segundo os destinos, cobrando-se os portes nessa conformidade e exigindo-se dos expedidores a declaração seguinte: «Conformo-me com a tarifa e via pedidas».

#### Outras Companhias

*Caminho de Ferro do Cantabrico* — Até novo aviso não se admitem expedições de grande nem de pequena velocidade, destinadas a estações d'este caminho de ferro, ou em transito pelo mesmo, exceptuando gado, carvão e artigos de primeira necessidade, que se aceitam com reserva pelos prasos de transporte.

*Companhia de Manresa a Berga* — Não se aceitam, para estes destinos, remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos alimenticios. Em grande velocidade só se aceitam expedições até 50 kilogrammas.

*N. B.* — Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, enquanto se não dispuser o contrario.

## Indice de tarifas

### Caminhos de Ferro da Beira Alta

Tarifas em vigor em 1 de fevereiro de 1918

#### Tarifas geraes e disposições de carácter geral

*Tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade (1911)*

Annexos: 1.º Quadro de distâncias kilometricas.  
 2.º (1911): Quadro de quebras naturaes.  
 3.º (14-5-04): Transportes funebres.  
 4.º (13-9-11): Paragem de 24 horas, nas estações de transmissão.  
 5.º (7-7-11): Additamento ao art. 6.º do capitulo I.  
 6.º (20-1-12): Alterando as horas de abertura e encerramento das estações (art. 6.º do capitulo III).  
 7.º (24-8-12): Remessas de cortiça e palha.  
 8.º (15-11-15): Disposições especiaes a observar no transporte de remessas de valor declarado.  
 9.º (21-1-17): Prasos de transporte, em pequena velocidade.

#### Tarifa de despesas accessoriais

Avisos ao Publico: 1.º (13-4-08) — 2.º (13-1-10) — 3.º (26-6-11) — 4.º (2-5-13) — 5.º (23-11-13) — 6.º (15-5-15) — 7.º (28-11-16) — 8.º (26-12-16) — 9.º (21-1-17) — 10.º (4-10-17).

*Minimo de carga para os vagões de peso superior a 10 T. (23-10-08)*

*Expedições contra reembolso (7-1-900)*

*Sobretaxas, minimos de percepção, e comboios especiaes de mercadorias (31-3-17)*

### Tarifas especiaes internas

#### De applicação accessoria

*Tarifa especial para atracação à ponte da estação da Figueira (17-3-86)*

*Ampliações: 1.º (22-7-87) — 2.º (6-12-06) — 3.º (31-8-08)*

*Tarifa de commissão por operações aduaneiras (7-3-95)*

*Tarifa de aluguer de encerados (1-8-01)*

*1.º ampliação (3-12-09)*

#### De grande velocidade:

*Particular (14-4-08): Bilhetes de identidade para viagens a meio preço.*

*1.º ampliação (4-12-08)*

*N.º 1 (10-5-90): Telegrammas particulares.*

*N.º 2 (26-7-98): Transporte de generos frescos, comestiveis, etc.*

*Ampliações: 1.º (5-11-07) — 2.º (31-10-11) — 3.º (24-8-14) — 4.º (29-10-14) — 5.º (10-11-16)*

*N.º 3 (4-6-06): Logares de luxo e compartimentos alugados.*

*Ampliações: 1.º (22-10-12) — 2.º (16-12-12) — 3.º (6-4-13) — 4.º (5-6-14)*

*N.º 4 (24-10-12): Volumes de peso não superior a 10 kilos.*

*N.º 6 (15-2-99): Bilhetes de ida e volta (permanentes) Figueira e Luso.*

*Ampliações: 1.º (10-1-08) — 2.º (15-2-11) — 3.º (26-3-12) — 4.º (12-6-17)*

*N.º 7 (15-2-99): Bilhetes de ida e volta — Mercados e feiras.*

*Ampliações: 1.º (15-7-99) — 2.º (6-7-99)*

*N.º 8 (15-4-91): Bilhetes de admissão nas gares.*

*1.º ampliação (24-3-13)*

*N.º 9 (1-8-07): Viagens, em grupos, d'excursionistas ou de musicos.*

*N.º 10 (30-8-11): Viagens, em grupos, de collegaes, alumnos dos lyceus e seus professores.*

*N.º 12 (23-4-12): Provisoria — Bilhetes de ida e volta, permanentes (apeadeiros).*

*N.º 13 (17-5-12): Artistas de theatro e de círco, material de scena e animaes.*

*N.º 14 (29-10-13): Generos frescos, em vagões frigorificos particulares.*

**De grande e pequena velocidade:**

N.º 16 (23-4-14): Material de caminhos de ferro, veículos, barcos e aeroplanos, etc.

**De pequena velocidade:**

N.º 1 (30-6-88): Transporte de taras vasias.

N.º 2 (5-12-04): Transporte de cal e pedra.

Ampliação (31-7-07).

N.º 3 (26-7-98): Transporte de madeiras e lenhas.

Ampliações: 1.º (16-11-99) — 3.º (14-2-12) — 4.º (31-7-15) — 5.º (1-6-16).

N.º 4 (26-7-98): Cereais, farinhas e legumes secos.

N.º 5 (26-7-98): Combustíveis minerais, adubos e estuques; materiais de construção.

Ampliações: 1.º (15-10-01) — 2.º (21-6-03) — 3.º (15-12-05) — 5.º (15-12-08) — 6.º (30-11-11) — 7.º (9-7-13).

N.º 6 (26-7-98): Transporte de mercadorias diversas.

Ampliações: 1.º (30-1-04) — 2.º (28-8-09) — 3.º (13-6-14).

N.º 7 (26-7-98): Transporte de sal, em sacos ou a granel.

Ampliação (1-12-01).

N.º 8 (26-7-98): Transporte de peixe, secco ou salgado.

N.º 9 (30-4-03): Vinho em cascos, barris ou odres.

Ampliação (31-1-14).

N.º 10 (29-4-89): Transporte de gado, por vagão completo.

Ampliação (26-7-97).

N.º 11 (30-5-85): Transporte de touros e animais ferozes.

N.º 12 (30-5-85): Transporte de matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas.

Ampliações: 1.º (13-6-14) — 2.º (10-6-16) — 3.º (15-10-16).

N.º 13 (6-12-06): Massas indivisíveis e volumes de grande comprimento.

Ampliação (7-12-11).

N.º 14 (15-6-96): Transporte de telha e tijolo.

Ampliações: 1.º (15-9-01) — 2.º (11-9-05) — 3.º (15-12-05) — 5.º (7-7-11) — 6.º (2-5-12).

N.º 15 (30-11-07): Palha prensada e a granel.

N.º 17 (30-11-11): Carvão de pedra, cal, cimentos e produtos cerâmicos.

N.º 18 (30-11-11): Tóros de pinho, por vagão completo.

N.º 19 (24-3-13): Transporte de minérios em bruto, e quartzo em pedra.

**Tarifas de serviço combinado****a) — Com a Companhia Portugueza e mais além****Disposições de carácter geral:**

Aplicação de tarifas no tráfego combinado com a C. P. e mais além. (26-7-98).

Linha de Vendas Novas (2-5-04).

Linha de Coimbra à Louzã (27-12-06).

**De grande velocidade:**

N.º 1, N. B. (20-7-98): Mercadorias diversas, dinheiro e valores.

Annexos: 1.º (30-7-98) — 3.º (7-4-04) — 4.º (29-10-14) — 5.º (1-3-17).

N.º 2, N. B. (2-4-07): Bilhetes simples de passageiros.

N.º 3, N. B. (M.) (15-6-90): Transmissão de telegrammas.

N.º 7, N. B. (20-7-98): Bilhetes de ida e volta.

Annexos: 1.º (7-9-98) — 2.º (29-3-01) — 3.º (19-6-02) — 4.º (5-1-09) — 5.º (25-1-11) — 6.º (25-5-11).

N.º 10, N. B. (10-5-94): Transporte de peixe, fresco ou salpicado.

Annexo (12-5-94).

N.º 11, N. B. M. V. (10-4-07): Volumes de peso até 10 kilos.

Annexos: 1.º — 2.º (7-6-16).

N.º 12, N. B. (2-4-07): Bilhetes simples de passageiros.

N.º 14, N. B. (16-3-12): Reembolsos.

N.º 15, N. B. S. V. (16-11-04): Bilhetes colectivos, para grupos de passageiros, de 3.ª classe.

Annexo: (29-8-17).

N.º 17, N. B. E. V. (28-5-15): Viagens de recreio em grupos.

N.º 19, N. B. V. (17-6-16): Bilhetes de ida e volta, de e para Tondella e Vizeu.

**De pequena velocidade:**

N.º 5, N. B. (20-7-98): Gado vaccum.

Annexos: 1.º — 2.º (14-4-08).

N.º 6, N. B. (1-1-01): Mercadorias diversas.

Avisos ao Públlico: 1.º (1-2-01) — 2.º (23-3-08) — 3.º (15-2-10) — 4.º (10-7-12) — 5.º (5-12-13) — 6.º (28-1-14) — (7.º 20-4-14) — 8.º (8-6-14) — 9.º (8-6-14) — 10.º (11-11-14) — 11.º (20-2-15) — 12.º (6-7-15).

N.º 9, N. B. (20-7-98): Transporte de taras vasias.

Aviso ao Públlico (24-9-15).

N.º 9-bis, N. B. (15-12-88): Transporte de taras vasias, para as linhas hispânicas, ou vice-versa.

Aviso ao Públlico (20-1-05).

N.º 13, B. N. M. (1-7-04): Transporte de cal e pedra.

Avisos ao Públlico: 1.º (5-2-06) — 2.º (2-3-11) — 3.º (22-2-12) — 4.º (6-6-14).

N.º 16, N. B. (10-1-12): Transporte de adubos e correctivos.

Aviso ao Públlico (6-7-15).

N.º 18, N. B. (19-7-13): Transporte de minério de urânia.

**b) — Com a Companhia Nacional****De grande velocidade:**

N.º 2, B. V. (5-6-00): Bilhetes de ida e volta para a Figueira.

N.º 3, B. V. (19-7-97): Bilhetes de ida e volta para Luso-Bussaco.

Ampliação (6-11-14).

**De pequena velocidade:**

N.º 1, B. V. (12-5-94): Transporte de telha e tijolo.

Ampliação: (15-9-01).

**c) — Com a Companhia de Salamanca e mais além****De grande velocidade:**

N.º 2, B. N. S. M. (21-9-07): Transporte de géneros frescos, etc.

N.º 8, B. S. M. N. (12-9-02): Transporte de géneros frescos, aves e ovos.

Aviso ao Públlico (27-12-09).

N.º 9, B. S. M. (15-9-04): Transporte de géneros frescos, aves e ovos.

N.º 13, B. S. M. N. (15-12-10): Bilhetes de ida e volta, de Madrid a Figueira e Luso.

N.º 15, B. N. S. M. N. (11-9-14): Bilhetes simples, de Lisboa a Hendaya, ou de Irun a Lisboa.

**De pequena velocidade:**

N.º 3, B. N. S. M. (22-8-07): Transporte de mercadorias diversas.

Avisos ao Públlico: 1.º (8-10-07) — 2.º (22-10-07) — 3.º (31-10-07) — 4.º (10-12-08).

N.º 4, B. N. S. (28-3-08): Transporte de cereais, etc., em transito por Portugal.

N.º 5, B. S. M. (10-8-04): Transporte de gado.

N.º 6, B. S. (20-2-06): Transporte de carvão vegetal

N.º 7, B. S. (30-8-08): Transporte de palha prensada e não prensada.

N.º 10, B. S. M. (20-2-05): Transporte de madeiras.

N.º 12, B. S. (24-2-09): Transporte de casca de pinho.

N.º 14, B. S. M. (31-10-12): Transporte de travessas de pinho.

#### d) — Com diferentes Companhias

##### De grande velocidade:

N.º 4, P. (22-5-09): Bilhetes de excursão em Portugal.

Avisos ao Públ. 1.º (22-6-11) — 2.º (29-1-14).

N.º 8, N. H. (10-3-08): Passageiros e bagagens, sobre o Norte de Hespanha ou vice-versa.

Aviso ao Públ. (10-12-12): Bilhetes directos e despacho directo de bagagens, de Lisboa-Rocio para varias estações hespanholas.

#### Tarifas especiaes de serviço combinado internacional

##### De grande velocidade:

3, P. H. F. (26-12-04): Recovagens, generos frescos — Portugal, França ou vice-versa.

301 (10-11-11): Bilhetes simples e bagagens — Portugal, França ou vice-versa.

302 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta — Portugal, França ou vice-versa.

Aviso ao Públ. (23-7-14).

301 e 302 (15-10-12): Serviço directo de ou para Biarritz e St. Jean de Luz.

303 (25-10-11): Bilhetes collectivos, de ida e volta, e bagagens para familias.

306 (8-9-09): Transporte de cavalos entre França e Portugal.

307 (10-11-11): Bilhetes circulatorios entre França e Portugal.

310 (15-12-13): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.

314 (3-10-12): Bilhetes simples e bagagens — França-América do Sul ou vice-versa.

315 (3-10-12): Bilhetes de ida e volta — França-América do Sul ou vice-versa.

316 (10-11-11): Bilhetes simples para as colonias portuguezas da África e Cap Town.

317 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta em 1.ª classe para as colonias portuguezas da África e Cap Town.

318 (7-7-13): Reembolsos.

##### De grande e pequena velocidade:

Aviso (17-6-11): Boletins de franquia.

305 (2-2-12): Transporte de carruagens vasias com ou sem motor — Portugal-França.

##### De pequena velocidade:

302 (6-4-14): Transporte de massas indivisiveis de Portugal para França, ou vice-versa.

303 (11-9-09): Transporte de mobilia, em carros de mudança,

Annexo (10-11-10).

306 (8-9-09): Transporte de cavalos entre França e Portugal.

307 (1-7-14): Transporte de productos metallurgicos.

309 (15-8-12): Vagões de eixos intermudaveis, pertencentes aos expedidores.

Annexo (22-9-15).

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Sul e Sueste** — Está muito adiantada, a construção da estrada de Monchique ao apeadeiro de Pereiras, na linha do Sul, e que vem melhorar consideravelmente as relações d'aquella importante villa algarvia, e bem assim as das Caldas de Monchique.

A nova estrada está já concluída, inclusivamente britada, até ao extremo da província do Algarve, faltando apenas 5 ou 6 kilómetros no distrito de Beja, para alcançar Pereiras; os quais em breve estarão concluídos.

O apeadeiro de Pereiras, está situado em plena serra, motivo porque a diferença de nível para Monchique é muito pequena, o que não acontece de Portimão, cuja estrada é em rampa constante.

Uma vez esta estrada concluída as relações de Monchique e das Caldas passam a ser por Pereiras, ficando assim o percurso de caminho de ferro reduzido em 65 kilómetros, e a estrada, se bem que tenha quasi a mesma distância que para Portimão, dará mais facilidade ao tráfego, por ter menor diferença de nível.

**Beira Alta.** — Está concluído o cais da estação de Oliveirinha-Cabanas, que ficou um bello edifício, todo em alvenaria.

Esta estação, além da linha de saco, para o serviço do cais, vai ter uma linha de desvio.

— Esta concluída a estrada da estação de Pinhel para Alverca da Beira e Freixedas, onde liga com a estrada da Guarda a Pinhel.

Em virtude d'esta estrada ter mais 3 kilómetros de distância a Pinhel que a de Villa Franca das Naves, o tráfego e correio para aquella cidade, continua a fazer-se por esta estação. Parece, que, por isso, os povos circumvizinhos, vão pedir à Companhia para que a estação de Pinhel passe a denominar-se Banco, por ser a terra que lhe fica mais proxima.

## Entre collegas

Só muito tarde tivemos conhecimento das amabilidades com que *O Rapido* noticiou o anniversario d'esta *Gazeta*, com phrases carinhosas para ella e para o nosso director, que — apesar de as considerarmos de exagerada bondade — muito penhoraram a nossa gratidão.

O mesmo jornal transcreve, nos seus numeros de 5 de janeiro e 5 do corrente, os artigos aqui publicados sobre «Uma escola de ferro-viários», concluindo por nos incitar a que tomemos a direcção d'esta iniciativa.

Agradecemos a ideia, que lisongearia a nossa vaidade, se ainda tivessemos d'isso, mas o facto é que os annos e as decepções teem-nos ensinado que as poucas horas que o trabalho nos deixa livres, as devemos consagrar ao descanso indispensável ao espírito e ao corpo, em vez de as gastarmos em iniciativas que muito iam d'acordo com os nossos desejos mas que só nos dariam, como é costume, fadigas e dissabores.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 % Beira Baixa e 4 1/2 % privilegiadas de 1. grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mês de fevereiro de 1918, serão pagos os coupons de 1.º e 2.º semestres de 1916, e 1.º e 2.º semestres de 1917 das obrigações de 3 %. «Beira Baixa» e 4 1/2 %, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:



As verbas mais importantes do balanço são as seguintes:

**Activo** — Caixa: dinheiro em cofre e depositado em outros bancos, 2.580 contos; fundo fluctuante, 2.419 contos; letras sobre o paiz, 3.121 contos; letras a receber, 7.611 contos; em prestativos e contas correntes, 16.353 contos; agencias e correspondencias, 9.794 contos; devedores geraes, 12.318 contos; empréstimos hipotecários, 1.662 contos, etc. Total contos, 123.287.

**Passivo** — Capital realizado, 9.000 contos; fundo de reserva, 2.450 contos; reserva para liquidações, 2.410 contos; depositos, 10.139 contos; letras a pagar, 732 contos; obrigações de 4 1/2%, 954 contos; obrigações prediaes ultramarinas de 6%, 1.662 contos; credores geraes, 23.520 contos; empréstimos e contas correntes, 8.95 contos; agencias e correspondencias, 2.704 contos; lucros e perdas, 4.201 contos, etc.

**Bolsa**. — A situação do nosso mercado de fundos continua com sensível firmeza; abundancia de numerario e falta de papel, resultando d'aqui as constantes altas que ha bastante tempo se veem produzindo, não obstante os boatos que correm nos centros financeiros de uma proxima operação para a consolidação da dívida fluctuante, operação que será feita ao juro de 5%, e terá, sen. dúvida, o maior acolhimento devido ao avultado capital actualmente sem collocação.

A alta predominia na maioria dos valores, muito especialmente nos do Estado e grupo bancario e algumas empresas coloniais,

principalmente a da Ilha do Príncipe cuja ultima cotação foi de Esc. 488400.

### BALANÇO DE OPERAÇÕES

**Cambios**. — Foi pequeno o numero de operações de 1 a 15 do corrente, permanecendo as taxas estacionarias sem tendência bem definida, sendo o ultimo preço de compra de cheque s/ Londres de 29 9/16.

O Rio-Londres que durante bastante tempo se manteve a 13 11/16 ficou a 13 9/16 ou seja a libra a 17.695.

### CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	29 9/16	29 7/16	29 5/8	29 1/2
90 d/y .....	30	—	30	—
Paris cheque .....	298	300	297	299
Madrid cheque .....	410	413	411	414
Amsterdam cheque .....	730	740	735	745
New York cheque .....	1705	1720	1700	1715
Italia cheque .....	198	202	200	204
Suissa .....	378	381	381	385
Libras .....	10300	10310	9395	10305

### COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — FEVEREIRO

BOLSAS E TÍTULOS	COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — FEVEREIRO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	42	42	42	42	—	42,20	42,30	42,50	—	—	42,50	42,55	42,90	—	—
Dívida Interna 3%, coupon .....	41,95	41,95	—	42,10	42,10	42,20	—	42,30	—	—	42,50	—	42,75	—	—
4 1/2%, 1888, c/ premios .....	—	—	60,00	60,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,80	61,00
4 1/2%, 1888/9 c .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1890 c .....	—	—	10,835	—	10,835	—	10,835	10,840	—	—	10,835	10,840	—	—	—
3 1/2%, 1905 c/ premios .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1905, (C.** de F.** E.) c .....	—	—	82,800	82,800	112,880	112,880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1909, ob, (C.** de F.** E.) c .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro .....	—	—	113,000	—	112,880	112,880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie .....	93,840	—	93,830	93,820	93,800	93,800	93,800	93,800	—	—	93,820	93,830	94,000	—	—
3 1/2%, 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 3.ª serie .....	96,850	—	96,800	—	95,870	—	95,850	95,850	—	—	95,850	95,850	96,850	—	—
Obrig. obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	208,800	208,800	—	—	—	207,650	—	—	—	207,650	209,800	—
Acções Banco de Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	179,800	—
Nacional Ultramarino .....	166,850	—	170,800	180,800	182,800	180,800	179,550	—	—	—	—	—	—	179,800	—
Lisboa & Açores .....	150,800	—	145,850	—	145,850	—	145,850	—	—	—	—	—	—	145,800	—
Companhia Can. F. Port .....	35,80	—	—	35,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	127,850	126,880	126,850	124,500	123,850	124,800	122,820	123,850	—	—	125,800	127,850	129,820	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	48,800	48,850	48,850	48,800	48,800	—	—	—	—	—	47,880	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa .....	119,800	—	—	—	119,800	118,880	—	—	—	—	—	—	119,800	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5 .....	98,850	98,850	—	—	99,30	99,800	99,820	—	—	—	99,800	98,800	98,800	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,850	35,850
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.ª grau .....	35,870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,850	35,850
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,800	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134,80	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	71,850	72,800	—	—	—	72,840	—	—	—	—	—	80,800
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	84,800	84,800	—	—	—	—	—	—	—	—	84,850	84,850	—
Companhia das Aguas de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	91,870	—	—	—	—	—	91,850	—	—
prediaes 6% .....	—	—	91,800	91,800	91,800	—	—	—	—	—	—	—	91,850	—	—
5 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª serie .....	60,60	60,60	60,60	—	—	61	61	—	—	—	61	—	—	—	—
3 1/2%, 2.ª .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	278	278	278	280	280	278	—	280	280	280	280	279	278	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.ª grau .....	—	—	124	—	124	—	124,50	125	124	124	124	124	124	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	—	57,75	—	—	57,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## Congresso de Caminhos de Ferro

### A sua realização em Madrid

A terceira secção d'este congresso, a que nos referimos no passado numero da *Gazeta*, dedicou-se a estudar as questões do pessoal, sobre as quaes havia varias theses apresentadas.

A conclusão adoptada foi que o Congresso accordava dirigir todas as suas energias e influencias para a consecução dos seguintes objectivos capitais:

a) Projectar com toda a urgencia a organização superior por parte do Estado, de modo a fazer desaparecer a desconformidade existente entre algumas empresas ferro-riarias e o respectivo pessoal.

b) Exercer sobre o Estado toda a influencia possivel, para que a citada organização seja levada a cabo dentro do mais breve lapso de tempo; e

c) Não olvidar que a escolha do homem, ou homens que tem de implantar a alludida organização é, sem duvida alguma, o ponto mais importante de todos.

Quanto ás regras a adoptar para prevenir os conflitos sociaes nas linhas ferreas, a secção chegou a estas conclusões:

a) Que por um organismo superior do Estado se regulamentem os direitos e deveres do pessoal ferro-riario, prohibindo em absoluto o direito á greve, mas concedendo-lhe uma representação n'esse alludido organismo, para a garantia dos seus direitos.

b) Que para evitar desconsiderações no trato, sejam providas as chefias locaes, depositos de machinas, secções de via ou de exploração, em agentes devidamente aptos, com titulo facultativo ou sem elle, mas sempre de grande cultura economica e social.

c) Que deve combater-se a falta de estimulo e de confiança no esforço individual, adoptando-se resolutamente a organização e a remuneração do trabalho pelos methodos scientificos mais empregados.

d) Que quanto ao pessoal de tracção, deve procurar elevar-se a sua cultura media, recrutando os machinistas, em parte, entre peritos mechanicos, previa pratica necessaria; procurando ao mesmo tempo, por todos os meios, inclusivé o da imposição pelo Estado, que o serviço de tracção não seja effectuado com combustiveis e materiaes de má qualidade, que influem poderosamente no descontentamento de machinistas e fogueiros.

Acerca do modo de conseguir a disciplina e a responsabilidade do pessoal ferro-riario, chegou a secção a estas conclusões:

a) Que se proceda á classificação do pessoal em dois grupos, incluindo no primeiro o directamente dedicado á exploração e administração dos transportes, e no segundo o meramente auxiliar.

b) Que pelo Instituto Nacional de Previsão se faça um estudo sobre a forma em que poderá vir a ser encarregado das pensões e jubilações do pessoal ferro-riario.

c) Que em breve prazo as companhias proponham as normas de ingresso e promoção, de soldos e cathegorias, correções e castigos, para todo o pessoal, com excepção dos chefes superiores de serviço; impondo-se a obrigação de publicar trimestralmente, pelo menos, todas as modificações havidas entre o pessoal por motivo de entradas, promoções, baixas, transferencia, castigos, etc.

Deve proceder-se a uma revisão radical do regulamento vigente, que é o de 1915, para a exploração de linhas ferreas de serviço publico em circumstancias anomais, por haverem sido bem demonstradas as suas deficiencias, com a experienca dos annos de 1916 e 1917, devendo a sua reforma inspirar-se nas seguintes normas:

a) Que o Estado não abdique das suas faculdades intransferiveis, tanto em iniciativa como na pratica, da sua intervenção directa.

b) Que o organismo encarregado da exploração, não assuma todas as responsabilidades de cada um dos membros que a compõem, com o fim de que estas possam debitar-se e exigir-se, fazendo especial mensão das empresas, que em nenhum momento devem deixar de exercer, sob a sua exclusiva responsabilidade, as funções que só elles estão em condições de desempenhar.

c) Que o regulamento seja tão amplo e detalhado quanto seja necessario para que no momento da sua aplicação não haja vacilações nem criterios diferentes.

Para as promoções do pessoal ferro-riario, a secção votou pela declaração da necessidade de ter-se em conta a conveniencia de distinguir diversas ordens de funções, exigindo-se para cada uma d'ellas um recrutamento proprio, no qual se não reconheça privilegio algum e apenas a demonstração rigorosa da competencia exigida. Em cada empreza de linhas ferreas devem ser creadas juntas ou commissões mixtas especiaes com caracter arbitral, nas quaes tenham representação, além das empresas, cada uma das diferentes classes do pessoal, a cujas juntas ou commissões devem ser submetidas, em primeiro lugar, as discordancias que venham a dar-se entre a administração e os empregados e entre as diversas agrupações entre si.

Foi reconhecida a necessidade de se dotar o Regimento de Caminhos de Ferro com a instrucção profissional adequada ao bom desempenho das suas importantes funções, devendo crear-se Escolas especiaes de caminhos de ferro, em combinação com as Escolas de Artes e industrias, com as da Associação do Pessoal Ferro-riario e com as do Regimento de Caminhos de Ferro, para cujo fim deverá nomear-se uma commissão para apresentar as respectivas bases no prazo de seis mezes.

Foi reconhecida a conveniencia de levar a cabo a unificação das bases de percepção por tonelada e kilometro da tarificação geral:

a) Devem refundir-se e unificar-se as condições geraes de applicação das tarifas, fazendo-as unicas e obrigatorias para todas as geraes e em todas as linhas.

b) Criação de uma nomenclatura unica, numerada e ampla, para a classificação das tarifas geraes, tendo-se em conta, ao classificar ou indicar a base, não só o valor da mercadoria, mas tambem o uso a que se destina, espaço que occupa e as condições de embalagem.

c) Que na tarificação especial para a qual devem estabelecer-se condições tambem especiaes de applicação, não sejam adoptadas outras denominações além das da nomenclatura geral numerada.

d) Que se proceda á unificação da estructura da tarificação especial, creando-se modelos cujo numero seja reduzido e que a esses modelos se ajuste toda a classe de reduções de preços, meio unico de que possam ficar ao alcance dos empregados, e do comércio, os preços especiaes que se estabelecerem.

e) Que não haja mais de tres tarifas: geral, especial-local e especial-combinada, para a mesma classe de mercadorias.

f) Que as companhias estabeleçam comboios directos de mercadorias, para o mais rapido transporte das remessas e que quando estas cheguem ao seu destino se dê conhecimento directo ao consignatario respectivo.

Reconhecendo por um lado as dificuldades de uma immediata reversão, e por outro a inconveniencia de prologar as concessões, e considerando que a politica ferro-riaria é uma parte da economia geral, o Congresso concorda em que se oriente esta politica de modo a conduzir á estatificação gradual dos caminhos de ferro, realisando

para isso, em momento opportuno, as operações financeiras necessarias.

Tambem foi aprovada a conclusão de que se impõe o contacto permanente e intimo entre as companhias ferro-riarias e os elementos que hão-de ter a seu cargo as diversas rôdes, em tempo de guerra.

### A sessão de encerramento

Foi presidida pelo Ministro da Fazenda, secretariado pelos Srs. visconde de Eza, general Marvâ, Cantos, Goiachea, Goal e Vives.

Discursou em primeiro logar o Snr. visconde de Eza, na sua qualidade de presidente do Instituto de Reformas Sociaes, o qual fez um resumo das conclusões votadas, pondo em relevo o que considera o eixo em volta do qual giram todas, eixo que não é senão o da nacionalização dos caminhos de ferro hespanhóes, traçando uma rôde completa dos mesmos em harmonia com as necessidades do paiz, utilizando por meio da reversão ao Estado o que já se acha construído d'essa rôde, e impulsionando os projectos de construção pendentes para que se concluam no mais breve prazo.

Fallou em seguida o Ministro da Fazenda, que declarou considerar este congresso como um passo mais no-caminho da reconstituição económica, emprehendido com a guerra. Analysou e comentou, seguidamente, todas as conclusões votadas, aplaudindo-as pelo seu carácter patriótico, como a que respeita á necessaria naciopalisação das linhas ferreas e terminou felicitando o Congresso pelos trabalhos realizados, declarando que o Governo procurará inspirar-se n'elles para lhes dar a devida realização pratica na medida do possivel.

Sobre este discurso do representante do governo se encerrou a sessão.

ressar a pratica dos agentes das estações e conferentes incubem os cabineiros de trabalhos de expediente e outros estranhos ás funções inherentes ao servico de que se devem ocupar ininterruptamente, com a maior attenção e cuidado.

O governo foi informado, com referencia ao servico da Leopoldina Railway, que antes de começar o trâfego em Praia Formosa, havia seis comboios entre as duas cidades (Capital e Petropolis) e foram logo aumentados para dez no mesmo dia em que se inaugurou aquella estação. Actualmente fazem-se quatorze, quer nos dias uteis, quer aos domingos, sendo sete em cada sentido.

A Leopoldina Railway pediu desistência do privilegio para a construção, uso e gozo do ramal de Capivary a Cabo Frio, allegando que, com a concessão do prolongamento da linha de Maricá até Iguaba Grande, o qual, de facto, foi construído, a construção d'aquele ramal importaria n'uma iutilidade, com enormes prejuizos para a Companhia, pois que a sua renda não seria suficiente para cobrir as despesas do respectivo custeio.

O governo auctorou o director da Rêde de Viação Cearense a estabelecer as seguintes residencias na 6ª divisão provisória da referida rôde: tres no prolongamento da linha de Baturité, uma na de Sobral e duas na de Amarração a Campo Maior.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Editos de 30 dias

A contar da publicação do presente anuncio correm editos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido agente, João Christos-tomo Mendes Brandão, que tambem usou o nome de João Christovão Brandão, ex-encarregado do apeadeiro da Cruz da Pedra, da Divisão da Exploração-Movimento, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento dos filhos Jorge Brandão, Laura Adelina Mendes Brandão e Luiz Mendes Barreiros Brandão.

Findo este prazo será tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

#### Caminho de ferro da Regoa a Chaves

#### Lanço de Víago a Chaves

#### EMPREITADA T

#### Construção da ponte de alvenaria sobre o rio Tamega

No dia 28 do corrente mez, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direccão d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisório, para ser admitido como licitante, será de 259\$25 e poderá ser feito, até as 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direccões dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5% do preço da adjudicação. As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direccão, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do receipto do deposito provisório e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15, no Serviço de Construção d'esta Direccão, na estação do Porto e, em Lisboa, na Direccão do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

#### RENDEZ-VOUS MUNDANO

#### FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

A MÃE — 5 actos — pela eminentia tragica Italia Vitaliani

AGENTE SECRETO — 2 partes

11.º capítulo do enocionante film:

A Seita Tenebrosa

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Brazil

Consta que o governo vae apresentar ao Congresso dos Deputados, na presente sessão legislativa, as bases para uma reorganisação dos serviços da linha ferrea Central do Brazil, que passam a ter administração autonoma.

A Empreza Assucareira «Usine de Santa Barbara», com séde no município paulista do mesmo nome, vae ligar as suas linhas ferreas ao ramal da Companhia Paulista, para facilitade do trâfego das mercadorias que importa e exporta. Aquella empreza tem grande extensão de linhas ferreas que atravessam as zonas onde é cultivada a canna de que se serve para a fabricação do assucar.

O governo fez comunicar ao Perfeito do Distrito Federal, acerca do acordo existente entre a linha ferrea Central do Brazil e «The Leopoldina Railway Company Limited», para a construção das linhas definitivas dessa ultima, entre Jockey Club e a margem esquerda do canal do Mangue, que, não se achando ainda aprovados os projectos segundo os quais deverão ser construídas definitivamente a estação terminal da Leopoldina e a linha de acesso, de que trata o referido acordo, não seria opportuna, por parte do seu Ministerio, a iniciativa de qualquer providencia.

O respectivo ministro da viacão aprovou a prestação de contas da Companhia da linha ferrea S. Paulo-Rio Grande, com respeito ás linhas garantidas d'esta companhia.

Da acta, constam os seguintes resultados:

«Linha de Itararé a Uruguay»: Receita, 3.902.352\$159; despesa, 4.190.088\$298, e deficit, 267.736\$139.

«Linha de Serrinha a Nova Restinga»: Receita, 605.999\$858; despesa, 214.888\$397, e saldo, 391.111\$464.

«Ramal de Pavanapanema» (Trecho de Jaguariahyba a S. José): Receita, 107.069\$657; despesa, 96.562\$084, e saldo, 10.507\$5570.

«Linha de S. Francisco a Canoinhas»: Receita, 1.251.656\$399; despesa, 1.011.878\$414, e saldo, 239.778\$583.

O mesmo ministro aprovou as contas, relativas ao 1.º semestre do corrente anno, da linha Central de Macaé, pertencente á Leopoldina Railway.

Da respectiva acta consta que a receita foi, n'aquele periodo, de 25.607\$527, a despesa de 63.14\$887, e o deficit de 37.507\$265.

O Dr. Aguiar Moreira, Director da Linha Central do Brazil, dirigiu um oficio aos sub-directores da segunda e terceira divisões da mesma linha, reclamando providencias no sentido de

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1918

## COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintre	Lisboa-R	Coimbra
6 10	7 41	15	7 23
10 5	11 31	8 12	9 25
8 30	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 40	9 48
12 25	1 51	10 20	11 27
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Figueira
6 20	7 40	5 55	7 11
b 9 13	10 23	7 25	8 43
10 30	11 50	b 8 45	9 46
b 1 10	2 20	b 10 53	11 50
5 30	6 58	12 20	11 36
b 5 20	7 32	3 34	4 50
1 30	8 59	7 20	8 30
10 25	11 45	10	11 16
b 12 30	1 40	11 20	12 36
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	P. d'Arcos
7 50	8 32	8 47	9 26
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	Coimbra
6	7 37	8 10	7 49
1 50	3 25	4 11	5 40
a 5 20	6 58	8	9 36
5 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	Alfarelos
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 41	10 40	11 30
a 5 20	6 8	4 58	5 48
5 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 16	1 7		
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	Caldas
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30
c 5 10	5 20	c 9 20	9 30
c 6 15	6 26	c 5 40	5 50
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	Alfarelos
6	8 26		
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Setil
—	8 4	11 36	
Lisboa-R	Entrono	Lisboa-R	Alfarelos
5 20	9 38	11 26	5 5
Entrono.	Alfarelos	Entrono	Alfarelos
4 25	2 19	1 57	10
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Alfarelos
n 8 30	1 25	7 9	8 35
8 50	11 3	a 1 33	c 18 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 33
Alfarelos	Aveiro	Alfarelos	Alfarelos
10 55	8 49	12 10	7 27

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

10 40 11 34 10 53

## SUL E SUESTE

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## PART.

## CNRG

## CNRG

## PART.

## CNRG