

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 16  
DE  
CADA MEZ

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

12.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Junho de 1918

Numero 732

## SUMMARIO

|   |     |
|---|-----|
| Ultissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa.....                           | 179 |
| Parte Official — Secretaria das Subsistencias e Transportes — Decreto<br>n.º 4.380..... | 183 |
| Caminhos de ferro Suissos.....  | 183 |
| Viagens e transportes.....  | 184 |
| «Reforma» e o negocio das accções.....  | 185 |
| As Tarifas ferro-viarias na Allemanha.....  | 186 |

|  |     |
|--|-----|
| Linhas Internacionais.....                                   | 187 |
| Docas do Porto e Peninsulares.....                           | 187 |
| Horario de verão.....  | 188 |
| Linhas Portuguezas.....                                      | 188 |
| Parte financeira:  |     |
| Carteira.....  | 188 |
| Boletim commercial e financeiro.....                         | 188 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....           | 189 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 189 |
| Linhas Ferreas Brasileiras.....                              | 170 |
| Caminho de ferro da Beira Alta.....                          | 191 |
| Horario dos comboios.....                                    | 170 |

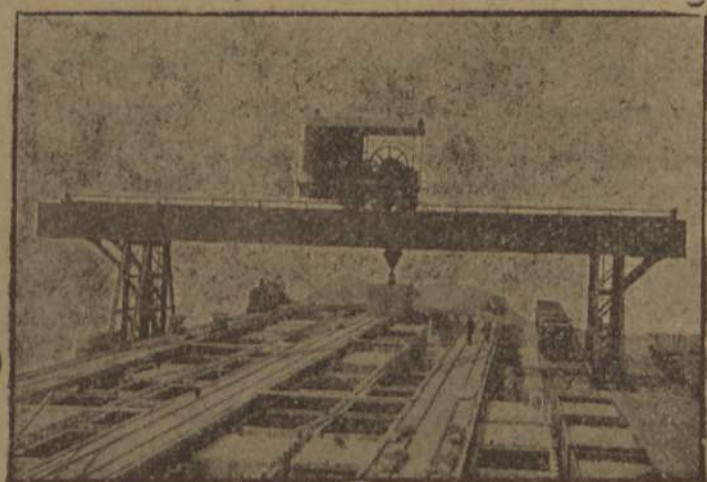
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO  
Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & Co.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLL** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro. Docas, Portos  
e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney,  
com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 já installados.

## RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas { «Ransomes & Rapier, London»  
e Cablegrammas { «Sluice London»



Apparelhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés.  
fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23, 1.º



## 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

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef.: Central

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"FIDELIDADE"

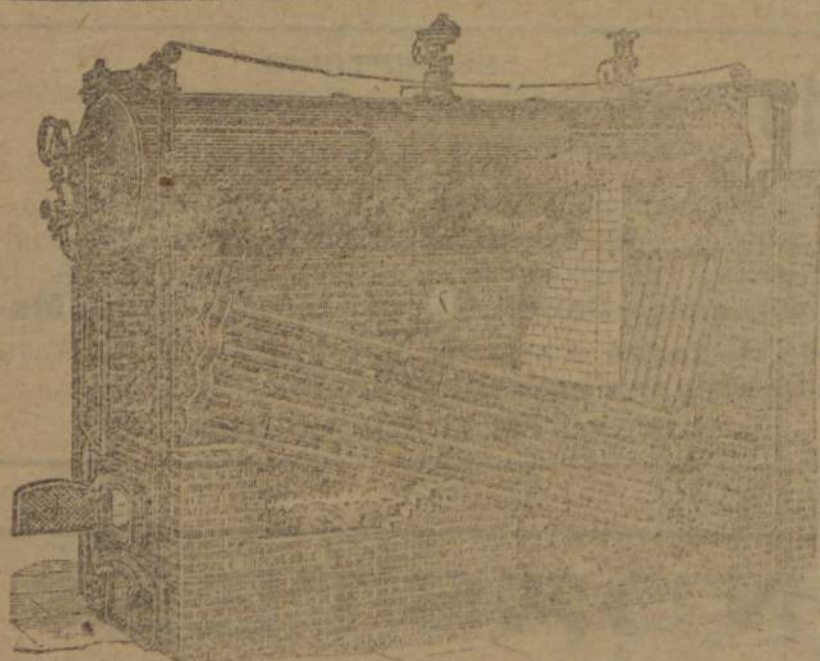
Capital emitido..... 1.244.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Economicas.

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

Telegrammas: «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 principaes estações de caminhos de ferro



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio 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)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

12.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Junho de 1918 Numero 732

## Novissima reforma ferro-viaria

### III

Findei o meu artigo anterior formulando justificada esperança de que fossem suspensos e sujeitos a revisão competente os malfadados decretos 4.205 e 4.206, cuja analyse empreendi. Perante os protestos bem fundados das companhias e do pessoal ferro-viario, as criticas da imprensa, o voto auctorizado da Associação dos Engenheiros Civis, impunha-se essa solução, que em nada deslustrava o Governo. Quantas vezes tem succedido suspenderem-se leis em vista das reclamações que provocam, para serem convenientemente revistas!

Se essa resolução fosse tomada mais promptamente, podia-se ter evitado a deploravel grêve, que mais uma vez veio perturbar a vida economica do paiz e abalar a tão combalida disciplina social.

Temos sempre condemnado as grêves em serviços de grande interesse publico. Aqui expuzemos por mais de uma vez o que se nos affigura a boa doutrina e que infelizmente a desorientação geral e a desordem dos espiritos torna por agora inapplicavel sem violentas repressões.

Por outro lado era obvio que os auctores dos famosos regulamentos, nos quaes tinham revelado a sua incapacidade e tinham levado a boa fé do Ministro a perfilhal-os com o ardor das suas boas intenções, infelizmente mal orientadas, não podiam ser encarregados da revisão idonea do que não tinham sabido fazer.

A suspensão impunha-se e podia ser determinada sem quebra do prestigio de ninguem. Bastaria aproveitar a nullidade juridica de que enfermavam regulamentos feitos sem a previa audiencia das Companhias, assegurada nos contractos.

Os factos confirmaram o que logo no final do meu artigo de 16 de maio declarei: o regulamento nasceu já morto e não havia forças humanas que lhe dessem vida.

E que de erros commettidos, tão faceis d'evitar! Intervenções intempestivas de agentes turbulentos e sem auctoridade, que agravavam os conflictos em vez de os sanar, entrevistas imprudentes, em que se formularam as mais insolitas e extranhas affirmações; ameaças impertinentes de represalias, usurpação de funções em avisos apocriphos: má conselheira é a paixão!

Emfim achamo-nos diante de factos consummados que o nosso conselho poderia ter evitado. Fez-se, tarde e mal, o que a tempo se poderia ter feito.

Resta agora que a obra da revisão seja cuidadosa, larga, criteriosa, competente. Para precipitações bastam as que houve ha um mez. Suspensos os decretos, não podem ter execução parcial. Volte-se ao *statu quo ante*. Ha já uma Direcção Fiscal, regida pelo regulamento de 1899, uma Administração dos Caminhos de Ferro ao

Estado, sob a auctoridade immediata do Ministro; subsista a Repartição de Caminhos de Ferro.

Reveja-se a legislação anterior, attendendo as legitimas aspirações do pessoal, concedendo, especialmente ao da Fiscalisação, as possiveis melhorias, sem o prurido, porém, de reformas perdularias gisadas por ambições insoffridas.

Remedeiem-se as deficiencias do decreto de 1864 e do regulamento de 1868, dando ao publico as justas garantias, sem atropellar, porém, os direitos das empresas, nem amesquinhar a sua auctoridade e prestigio.

E' preciso reunir, n'esse trabalho de revisão, competências de diversas ordens: technicos da especialidade, juriconsultos, representantes do commercio e delegados do proprio pessoal. Não haja precipitações. Não se regateie o tempo para reformar leis e regulamentos que vigoram ha tantos annos.

Só assim se fará obra util, seria e duradoura.

Entretanto não nos parece ociosa a continuação do estudo critico aqui empreendido. E' um depoimento sincero, embora desauctorizado, no processo de revisão. E' tributo modesto para essa obra necessaria.

\*

A parte do regulamento relativa á exploração commercial é apresentada ao publico como um conjuncto de providencias salutaras destinadas a dar-lhe garantias que hoje não tinha. Aproveitaram-se até mysteriosas influencias para suscitar a apparencia de um movimento de representação do commercio a favor do regulamento, representação agenciada, que a ninguem illudiu.

Dois criterios dominam o regulamento no que respeita a exploração commercial: negação do direito de iniciativa das companhias e penalidades draconianas a que ficam sujeitas nas relações com o publico, mediante poderes discrecionarios attribuidos aos fiscaes. Identico regimen vigoraria nas linhas do Estado e nas das companhias.

O nosso direito ferro-viario, derivado da legislação franceza, obedece a principios diversos. As empresas concessionarias de linhas, auctorizadas a explorar durante o periodo da concessão o monopolio de um serviço publico de transportes, são associadas do Estado, cuja acção soberana em defeza do interesse geral encontra limites nas convenções estipuladas. A função commercial das empresas, offerecendo no seu exercicio as vantagens que resultam da iniciativa privada e que a rotina burocratica dos serviços officiaes difficilmente garante, presuppõe certa liberdade de acção e iniciativa, á qual corresponde o direito de fiscalisação do Estado, que examina as tarifas e as approva ou rejeita conforme o seu criterio.

A essas iniciativas impõem os contractos de concessão limites nos preços maximos fixados.

Examinemos, sob esse ponto de vista, o contracto de 1859, do Norte e Leste, que serviu de modelo a muitos dos subsequentes.

Adoptaram-se como maximo as tarifas que ao tempo vigoravam (art. 44.º).

Determinou-se mais que, depois da construcção da linha de Leste até á fronteira, se procederia de cinco em cinco annos á revisão das tarifas *por accordo entre o governo e a empresa* (§§ 1.º e 2.º). Na falta de accordo cada uma das partes teria o direito d'estabelecer como maximos os preços das tarifas francezas que ao tempo lá vigorassem (§ 4.º). Declarou-se porém explicitamente que essas tarifas adoptadas como maximo seriam as dos cadernos d'encargos francezes, ou as que vigorassem em virtude da lei d'aquelle paiz (§ 5.º).

Finalmente deu-se ao Governo a faculdade de fazer reduzir as tarifas, na falta de accordo com a empresa, mas por lei especial e garantindo o producto bruto to-



tal do ultimo anno e o augmento progressivo-medio do ultimo quinquennio (§ 6.º).

Condições identicas foram impostas á linha da Beira Alta, pelo contracto de 3 de agosto de 1878.

Pretendeu-se agora sophismal-as e deduzir o direito de intervenção discrecionaria do Estado em condições bem diversas.

Em França ha as tarifas legaes, maximos, que figuram nos contractos de concessão e que as convenções teem modificado. São essas que o nosso legislador teve em vista e ás quaes se referem os preceitos que citei.

Renunciando ao seu direito e no proposito de desenvolverem o trafego, estabeleceram as companhias francezas tarifas geraes mais baixas e tarifas especiaes ou condiccionaes, que se applicam sómente a certas relações, com determinadas clausulas menos onerosas para as companhias, do que as condições genericas das tarifas geraes.

Não são essas tarifas geraes as que o nosso Governo tem o direito de impôr ás companhias e ainda em relação ás tarifas legaes francezas tem que ser estabelecida a equivalencia que deriva do cambio.

A questão é pois muito mais complexa do que o supõem os levianos auctores do novo regulamento.

Nas mesmas condições se encontram os ramaes de Caceres e de Cascaes e as linhas urbana e suburbana, concedidas como ramaes da linha de Norte-Leste.

A linha Cintra-Torres offerece algumas differenças.

As tarifas applicadas, na falta de accordo, serão as de Norte-Leste para a de Lisboa-Torres, e para a de Lisboa-Cintra os maximos que vigorarem em outras linhas do paiz (art.º 36, § 1.º do contracto de 10 de julho de 1882).

O governo pode auctorizar tarifas mais altas, se o rendimento kilometrico-bruto não attingir 3:000\$00 (\$ 5.º). A redução de tarifas poderá ser imposta nas condições que já mencionámos para as outras linhas.

Vem depois os contractos de Torres-Figueira-Alfarellos, Beira-Baixa, Foz-Tua-Mirandella, Santa Comba Dão a Vizeu, nas quaes se distinguem dois periodos. Enquanto a garantia do juro se torna effectiva, o governo tem o direito de decretar as tarifas, direito de que em geral não tem usado. Quando se completar o reembolso da garantia, entra-se no regimen das linhas sem garantia, como a de Cintra-Torres.

Os decretos de concessão das linhas do Porto á Pova e a Famalicão, de 19 de Junho de 1873 e 19 de setembro de 1876, nada prescrevem em especial sobre tarifas, limitando-se a declarar que os concessionarios ficam, no que respeita a construcção e exploração, sujeitos ás leis e regulamentos (condições 26.ª e 31.ª) sendo as duvidas suscitadas resolvidas pelo Governo (condição 32.ª).

Na mesma situação se acha a linha da Trofa a Guimarães (condições 30.ª, 35.ª e 36.ª do decreto de 16 de abril de 1879). Ora o regulamento de 11 de abril de 1868 no seu art. 45.º prescreve, por fórmula implicita mas bem clara, a previa aprovação das tarifas, terminantemente exigida pelo art. 44.º para as de despesas accessorias. E' pois esse o regimen de aquellas duas linhas, isto é, o da iniciativa das empresas sujeita á aprovação do Governo.

Veiu depois o contracto de concessão da linha do Vouga, de 5 de fevereiro de 1907, reconhecendo, na clausula 27.ª, o direito de iniciativa em materia de tarifas da Companhia. Na mesma situação se encontra o troço de Guimarães a Fafe (condição 27.ª do alvará de 22 de novembro de 1901).

Assim, pois, a não ser para algumas linhas com garantia de juro e enquanto esta não fôr reembolsada, não pode o Estado impôr tarifas, a não ser em algu-

mas d'ellas mediante uma garantia de rendimento bruto crescente.

Que fez o novo regulamento, menosprezando a jurisprudencia vigente, consignada em leis especiaes, connexas de pactos bilateraes e que não cabe portanto na alçada de uma lei geral revogar?

Veiu o art. 113.º determinar que "as bases dos preços da tarifa geral e os preços das despesas accessorias sejam uniformes em todos os caminhos de ferro do continente, com a restricção de não serem os preços maximos superiores aos maximos que vigorarem em França" (art. 116.º).

O art. 117.º impõe um novo systema de fixação das despesas accessorias "*incluidas no preço base das tarifas em uma percentagem fixa e uniforme*", devendo ser essa percentagem indicada na tarifa (art. 117.º § 2.º).

O art. 118.º, § unico, determina que os transportes de materias explosivas e de animaes ferozes sejam regulados por *condições especiaes* da tarifa geral. Até parece um remoque ao presente estado moral da sociedade portuguesa: *brandura* de costumes e sementeira de bombas!

O art. 119.º decreta o mesmo molde tarifario para todas as linhas: uma tarifa geral com o annexo das despesas accessorias; uma classificação geral de mercadorias, com as duas secções: grande e pequena velocidade; e uma tarifa especial de grande velocidade.

Desapparecem pois todas as especiaes de pequena velocidade.

O art. 121.º determina que uma só nomenclatura das mercadorias vigore em todas as linhas e no seu unico fixa a distribuição das classes, que na tarifa geral deve figurar (para a grande e pequena velocidade, parece, porque nada se diz): applicação geral, pesos minimos de 100, 500 e 1.000 kilogrammas, tendo esta a restricção do percurso minimo de 50 kilometros ou pagando como tal, duas classes de vagão completo em serviço interno e outras duas em serviço combinado, e a ultima de cada grupo com o mesmo minimo de 50 kilometros para o percurso, fixando-se ainda a carga minima por vagão.

O art. 122.º impõe para a grande velocidade, 4 classes com tarifa differencial de 100 em 100 kilometros designado impropriamente pelo estrangeirismo *barême* dedegressivo.

*Barême* é uma tabella de applicação de preços para evitar os calculos para cada operação; não é degressiva nem progressiva. A formula da tarifa é que pode variar, conforme a base é uniforme, ou differencial e ainda n'este caso segundo se applica a todo o percurso, com os patamares de transição, ou obedece ao systema belga, mais racional, de aglutinação, em que cada preço unitario vigora só entre certos limites do percurso, addicionando-se os productos respectivos para chegar ao preço total.

Vem depois o art. 113.º determinar que haja 12 classes para a pequena velocidade, com *barêmes* degressivos de 100 em 100 kilometros.

Finalmente o art. 124.º manda incluir na tarifa os 5% de imposto de transito, o que implica a supressão das adicionaes em vigor nas linhas onde são cobrados.

Assim pois, ha um molde de tarifa geral com supressão de todas as tarifas especiaes, excepto uma para grande velocidade e as de bombas e feras, indispensaveis nos tempos presentes. Na tarifa geral ha oito classes, pelas quaes e para cada mercadoria distribuirá cada companhia conforme as circunstancias da sua linha os 4 preços base da grande velocidade e os 12 da pequena velocidade, onerados com 5 % d'imposto de transito e x por cento (a mesma percentagem para to-



das as linhas, ou uniforme só em cada companhia?) para despesas accessorias.

Quem estabelece a nomenclatura das mercadorias, que tem de ser a mesma em todas as linhas? Decreta-a previamente o Governo, impondo-a, ou convida as empresas a accordarem na que hão de propôr?

Assente essa nomenclatura, quem fixa os typos ou preços-bases, 4 para a grande velocidade e 12 para a pequena velocidade, que tem de ser os mesmos para todas as linhas? E' o Governo que os decreta, ou tem de sahir do accordo das empresas?

Supponhamos aprovada essa dupla base das tarifas, nomenclatura e preços,

Terá ainda cada companhia de realizar o jogo de paciência, verdadeiro *casse-tête* chinez, de collocar em frente de cada mercadoria e nas casas respectivas os preços que melhor se coadunem com as circumstancias do seu trafego, o que para tarifa geral deve conduzir a variegadas especialidades.

Além d'isso, ou a percentagem para despesas accessorias é a mesma para todas as linhas e nesse caso surge ainda a pergunta: quem e como a fixa?, ou é uma para cada companhia, embora uniforme na applicação aos seus transportes e deduzida das receitas actuaes em proporção com a de transportes?

O regulamento deixa sem resposta estas interrogações. Apenas determina que até 31 de julho proximo entre em vigor a reforma das tarifas, o que presuppõe o tempo absorvido pelo annuncio previo (para o qual o regulamento se esqueceu de fixar prazo) e pelo exame das estações consultivas (dircção da fiscalisação, dircção geral e junta consultiva). Que tempo ficaria para a laboriosa preparação da reforma, admitindo a submissão ovina das companhias e preceitos illegaes e nulos em face dos contractos?

Esqueceu-se o regulamento d'esclarecer se os novos preços das tarifas incluíam as sobretaxas extraordinarias, auctorisadas, ou se estas continuavam a onerar os preços normaes. No primeiro caso (o mais provavel, a julgar pela curiosissima reforma recente das tarifas dos Caminhos de ferro do Estado, a que adiante nos referiremos) é mais uma complicação para o calculo das bases, nas linhas do Valle do Vouga, e da Companhia Nacional, em que 75 % da sobretaxa revertem para as empresas, para attenuar os encargos da exploração, sendo preciso assegurar-lhes recursos equivalentes.

Não parou aqui a furia reformadora. Imposta ás Companhias uma apparente uniformidade, que se resolve em singular multiplicidade, afinal, preve-se logo a necessidade de nova revisão geral das tarifas em praso não excedente a dezoito mezes depois de firmada a paz (art. 36.º).

D'essa data em diante, de cinco em cinco annos, revisão de tarifas, inspirada pelo preceito do contracto de 1859, que ficou letra morta, tendo a pratica mostrado que as tarifas se devem revisar quando as circumstancias economicas o aconselhem, e não em periodos certos.

A tarifa especial n.º 1, pequena velocidade, do Minho e Douro, que regulava a maioria dos transportes internos e é um modelo de clareza e simplicidade, foi feita em 1889, e ainda ha pouco estava em vigor, sem carecer de profundas alterações.

Como se faz essa revisão periodica, imposta pelo art. 125.º?

São as empresas que a iniciam; mas sob que versa a reforma? Modificam a nomenclatura? Alteram os preços-bases? Propoem nova percentagem para as despesas accessorias? Para isso é preciso que cheguem a accordo previo, aliás lá vae por agua abaixo o ideal da uniformidade.

Suponhamos que as tarifas estão de accordo com as conveniencias, tanto das empresas como do publico, sendo, pois, ocioso alteral-as.

As companhias nada propõem.

Que lhes succede n'esse caso? Presumiu-se que desejavam conservar as tarifas e portanto... são estas prorogadas por cinco annos *com a redução de 10 por cento* (art. 128.º). Lê-se e não se acredita! A que principios economicos obedece resolução tal, que obriga as companhias a proporem augmentos escusados para se livrarem de reduções injustificadas?

Para completar este singular *ukase* tarifario, que mais parece gisado por algum cliente do Dr. Julio de Mattos, vem ainda o art. 113.º § unico, prohibir a concessão dá vantagens a expedições de peso superior á carga normal de um vagão (10 toneladas), o que exclue as bonificações para certo minimo de tonelagem, usadas para facilitar o inicio de certas correntes do trafego.

Vem depois o obscuro art. 114.º conceder de um modo generico a faculdade de contractos particulares, que só estão explicitamente previstos nas concessões de Norte e Leste, Beira Alta e Cintra-Torres e são prohibidas nos contractos com garantia de juro. Em todo o caso, essa redução, que as empresas queiram conceder, só poderá entrar em vigor, quando começar a vigorar nova remodelação de tarifas e ha de revestir a forma de annexos á tarifa geral, com o nome de taxa provisoria... para um futuro que dista de um a cinco annos, e tudo subordinado ao maximo de 10.000 kilogrammas por expedição.

Singulares e opportunos contractos!

Vem por outro lado o art. 78.º do Decreto 4206, Titulo III, *camoutlé* nas disposições geraes do regulamento da Fiscalisação, declarar que ficam prohibidas todas as bonificações sobre transportes ou contractos feitos com qualquer expedidor, não podendo ser prorogados os existentes. E assim se revogam as clausulas das concessões que as permitem. Verdade seja que ao menos podem-se fazer contractos com os consignatarios ou conceder-lhes beneficiações.

Eis a *novissima verba* em materia de tarifas.

Como elucidação parece que devia orientar-nos sobre o criterio adoptado a reforma radical das tarifas dos caminhos de ferro do Estado feita em dois tempos e posta em vigor quatro dias antes da promulgação do novo regulamento.

Ai de nós! *Souvent femme varie* e ao genero feminino pertence o substantivo *dircção*, mesmo quando é geral.

Um dia é chamada a Comissão executiva do Conselho. Entrega-lhe o Ministro umas bases de reforma das tarifas, que devia ser feita em oito dias, supprimindo todas as tarifas especiaes e substituindo-as pelos varios escaninhos de uma tarifa geral. A' objecção de impossibilidade de tal empresa em tão curto praso, foi opposta a existencia, ali á mão, do Hercules capaz de tal trabalho, o que determinou a submissão de quem assim abdicava de um direito de critica e iniciativa.

E dentro em pouco, sem proposta nem parecer, quer do Conselho de Administração, quer do de Tarifas, ambos os quaes não estavam ainda supprimidos, apparecem, são distribuidas e postas em vigor as novas tarifas, assignadas pelo Snr. Cupertino Ribeiro, que talvez lhe não possesse a vista em cima, ou que as assignou de cruz. As classificações distinctas para cada dircção, são assignadas pelos directores. Cada dircção tem um annexo á tarifa geral, sem assignatura que não é senão uma collecção anonyma de 12 tarifas especiaes no Minho e Douro, e 15 no Sul e Sueste.



Vamos agora á tarifa geral.

A nomenclatura não é rigorosamente uniforme. Para a distribuição dos preços a classificação do Minho e Douro tem minimos de 10 kilogrammas, 500 kilogrammas, 1.000 kilogrammas, vagão completo de applicação geral, idem para minimo de percurso de 50 kilometros. A do Sul e Sueste tem os mesmos minimos de 10, 500 e 1.000 kilogrammas, tres columnas para vagão completo: applicação geral; remessas de qualquer estação para Lisboa a Setubal e vice-versa; entre quaesquer estação além de Casa Branca e de qualquer para além de S. Marcos e vice-versa, ficando mais duas columnas em branco para o que der e vier.

Finalmente cada direcção publicou uma tarifa de despesas accessorias, assignada pelo director respectivo, vasada nos moldes anteriores da taxa d'estação, independente de percurso e não de percentagem sobre o preço de transporte.

Por signal que a taxa principal da carga, descarga, evoluções e manobras foi elevada de \$10 para cada operação a \$20 no Minho e Douro e \$18 no Sul e Sueste, em vez de \$14, que era com a sobretaxa de 40 %.

Se tinha razão de ser a nova reforma imposta a todas as companhias, porque se não começou por ensaiar-a nas linhas do Estado?

Na tarifa geral commum nota-se um agravamento de 71 % na 1.<sup>a</sup> classe, 62 % na 2.<sup>a</sup>, 45 % na 3.<sup>a</sup> e 100 % nas bagagens. Para a recovagem ha cinco bases por tonelada e kilometro \$20, \$10, \$07, \$05, \$04, sendo a ultima para vagão completo da 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> serie, de modo que para a recovagem em geral o augmento é de 100 %.

Para a pequena velocidade estabeleceram-se 12 preços-bases, que variam de \$10 para a classe especial a \$008 na 11.<sup>a</sup> classe.

Na applicação d'esses preços em cada uma das direcções existem disparidades numerosas e consideraveis, e elevações de tarifa, que chegam n'alguns casos a 500 %.

Em media as tarifas foram estabelecidas de modo a dobrar sensivelmente a sobretaxa de 40 %, ao mesmo tempo que se regateava a sua elevação de 40 a 57 % nas companhias e a algumas se punham condições inacreditaveis, como a seu tempo se verá.

O art.º 76.º da tarifa fixa o praso de 24 horas por cada fracção de 50 kilometros para o trajecto, que no regulamento é de 125 kilometros.

Apparece no art. 80.º da tarifa a extraordinaria taxa de garantia, declinando a Administração, contra o disposto noCodigo Commercial, qualquer responsabilidade por determinadas mercadorias que não paguem aquella taxa e entre as quaes figuram artigos manufacturados ou tecidos de qualquer natureza, folha de Flandres e peixe em conservas, de mistura com palha e carqueja. Mais ainda: se o expedidor renuncia á garantia applica-se tarifa mais alta.

Vem o regulamento e confirma no art. 235.º, copia do art. 383.º doCodigo Commercial, a responsabilidade inteira das empresas e no art.º 256.º copia do art. 393.º do mesmoCodigo, declara nullas as estipulações em contrario, o que revoga *ipso facto* o capitulo XIX, taxa de garantia, da nova tarifa geral.

Muitas outras contradicções de diplomas, sahidos com curto intervallo da mesma fonte, podiamos apontar; basta citar a da indemnisação por extravio de bagagens, restricta na tarifa ao maximo de 1\$00 por kilogramma e elevada no art. 104.º do regulamento a 2\$50 para as que forem despachadas gratuitamente e a 5\$00 para o kilograma de peso excedente.

Assim, uma mala com 50 kilogrammas, vale 175\$00

se é despachada com um só bilhete e 125\$00 se o é com dois, mas nos caminhos de ferro do Estado vale em qualquer dos casos 50\$00.

São os typos das novas tarifas do Estado os que o Governo impõe ás companhias para, adequados por ellas ao quadro uniforme dos 8 casos da tarifa unica, substituirem toda a tarificação anterior? Ver-se-hão os agravamentos que de tal reforma resultariam e a confusa variedade de tarifas geraes sob a apparencia do modelo uniforme, isto sem fallar no atropello do direito de iniciativa das companhias ás quaes não pode o Estado fazer imposições taes.

Pelo que respeita ás despesas accessorias, é certo que em Hespanha, por exemplo, estão incorporadas no preço de transporte, mas entre nós vigora desde a origem o systema francez, que as torna independentes do percurso, é que melhor corresponde ás operações effectuadas e assim remuneradas. Querendo passar para o systema esboçado no regulamento, ou estabelecer cada companhia a sua percentagem privativa, ou o Governo decreta uma unica para todas as linhas.

No primeiro caso ha que attender a proporção actual entre a receita das despesas accessorias e a de transportes, passando a ser mais sobrecarregadas as remessas de longo percurso e alliviadas as outras para obter a mesma receita media. Se a percentagem é uniforme, são beneficiadas as companhias de linhas extensas e grandes percursos, e prejudicadas as outras que seguramente protestariam.

Seria razoavel que o Governo, exercendo prudentemente a sua acção suasoria, promovesse a unificação das tarifas de despesas accessorias de todas as nossas linhas e a supressão de certas cobranças excessivas em serviços communs e combinados.

Do mesmo modo se poderia chegar á tarifa geral unica (salvo talvez para os preços da linha, de Guimarães, que seria prejudicada pela unificação) não só nos preços, mas na reducção das condições e até na propria numeração dos artigos.

Tambem não seria difficil chegar á nomenclatura uniforme. N'esse sentido se havia caminhado, e muito podia fazer o Estado para o obter, nunca porém infringindo contractos que são leis, nem invadindo attribuições.

Quanto a reducções arbitrarías de tarifas, impostas periodicamente, são essascondemnadas pela sã economia.

Emquanto o capital invertido nas linhas ferreas não estiver amortizado, teem de comprehender as tarifas além do custo do transporte propriamente dito, a portagem para remuneração sufficiente do capital, nos limites do possivel, comtanto que o preço de transporte seja inferior ao valor economico do mesmo.

Se a remuneração excede os encargos, incumbe ao Estado promover a applicação do excesso, quer á construção de novas linhas na rede que explora, quer a analogica applicação na rede complementar de companhias. Assim se fez em França pelo systema do *diversement*.

Entre nós infelizmente é precaria a situação das companhias, mas uma habil politica economica, que não postergasse os seus direitos e visse nelas o que realmente são: associadas do Estado, poderiam fazer muito em prol do desenvolvimento da viação accelerada.

Para isso é preciso ter boa orientação e collaboradores competentes, aliás... teem decretos mortos á nasçença, depois de fomentarem a perturbação dos serviços e augmentarem a indisciplina.

Ficaremos hoje por aqui, que já oiço os protestos dos leitores.

J. Fernando de Souza.



## PARTE OFFICIAL

## Secretaria das Subsistencias e Transportes

## Direcção Geral dos Transportes Terrestres

DECRETO N.º 4.389

Atendendo a que o começo da execução do decreto regulamentar ultimamente publicado para a exploração dos caminhos de ferro do continente da Republica Portuguesa tem suscitado reclamações, e que o mesmo succedeu com a organização da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, no tocante à constituição e serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, e a algumas disposições relativas aos serviços policiaes e fiscaes dos caminhos de ferro do continente; e

Considerando que se torna necessario apreciar o valor e justiça de taes reclamações;

Atendendo a que não é conveniente iniciar a pratica das disposições que ainda não entraram em execução antes de serem apreciadas aquellas reclamações; e

Considerando que para se fazer com ponderação o estudo d'ellas, como é mister, convém preparar um período de acalmagem em que ellas possam ser julgadas com imparcialidade e serenidade:

Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º Fica suspensa a execução:

a) Do decreto n.º 4:205, de 4 de maio do corrente ano, que aprovou o actual regulamento dos caminhos de ferro do continente da Republica Portuguesa;

b) Do titulo II (\*), e dos capitulos III a VII, XI e XII do titulo III, da organização dos transportes terrestres que foi aprovado pelo decreto 4:206 da mesma data, ficando-lhe anexa.

Art. 2.º ficam provisoriamente subistindo todas as disposições de caracter legislativo ou regulamentar em vigor no dia 4 de maio do corrente ano, com excepção apenas das que ficaram revogadas por virtude das disposições do decreto n.º 4:206 que não são suspensas pelo art. 1.º

Art. 3.º Será nomeada uma comissão que, tendo em atenção as disposições dos citados decretos, e apreciando as reclamações que o seu conhecimento e execução suscitarem, proponha todas as modificações, supressões ou acrescentamentos que julgar deverem ser feitos às prescrições que ficam suspensas e as que com ellas se relacionem.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O Secretario de Estado, Interino, das Subsistencias e Transportes o faça publicar. Paços do Governo da Republica, 11 de Junho, de 1918. — Sidónio Paes — Eduardo Fernandes d'Oliveira.

## Caminhos de ferro federaes suissos

## A sua electrificação

Temos hoje para dar aos leitores da *Gazeta* algumas interessantes noticias acerca da electrificação, já definitivamente decidida, da rede inteira dos caminhos de ferro federaes da Suissa, cuja extensão completa é de 3.017 kilometros.

Os trabalhos iniciaram-se pela electrificação, que mais urgentemente se impunha, qual era a da linha de S. Gothard, que é a mais importante; e mais precisamente pelo troço Erstfeld-Bellinzona, em que se acha comprehendido o famoso tunel.

N'esse trajecto estavam já em construção, no anno de 1914, as maiores centraes geradoras, por conta directa da administração dos caminhos de ferro federaes, a qual apenas recorreu á industria particular para o fornecimento das machinas e de material, com exclusão de qualquer casa estrangeira.

D'essas duas centraes geradoras, uma acha-se situada em Amsteg, na vertente septentrional, a cerca de 7 kilometros de Erstfeld; e a outra proximo a Piotta, a 6 kilometros da boca meridional do grande tunel.

Na central de Amsteg, que utiliza o rio Reuss e seus afluentes, por meio de uma queda de 274 metros, a maxima força produzida é de 32.000 cavallos. Na de Piotta,

alimentada pelas aguas do lago Ritom, por meio de uma queda de 800 metros, a força produzida é de 50 a 52:000 cavallos.

Calcula-se que a potencia necessaria em 1918 será, termo medio, de 6.550 cavallos e no maximo de 19.500, de modo que uma só das ditas centraes poderá amplamente chegar para todas as necessidades d'esse troço de linha, no caso de avaria da outra estação.

No verão, quando o curso de agua do Reuss é muito abundante, as aguas da estação de Piotta veem armazenar-se no lago para serem utilizadas no inverno, quando o caudal do Reuss é menor.

D'este modo, se bem que em certas ocasiões, especialmente durante um inverno muito duro, não se possa contar com mais de 6.000 cavallos na central de Amsteg, e na de Ritom com mais de 8.000, mediante aquellas aguas represadas será possível manter uma força constante de 26.000 cavallos, sufficiente para toda a linha de S. Gothard.

A energia produzida na central é transmitida por meio de fios, á tensão de 60.000 volts, ás sub-estações, das quaes se toma a corrente á tensão de 15.000 ou de 75.000 volts, segundo as necessidades o exijam.

Tendo em consideração os resultados que se verificaram na linha do Lotschberg, que, como é sabido, constitue a comunicação directa entre Berne e a linha de Simplon, adoptou-se definitivamente o systema monophasico, com exclusão do triphasico e da corrente continua, considerando-se que, ao tratar-se de uma rede extensa e muito cortada, aquelle systema apresenta numerosas e importantes vantagens, e entre ellas a de poder empregar um fio de contacto muito simples.

Pelo que respeita ás locomotivas electricas foram adoptados dois typos: as mais potentes capazes de reboçar, á velocidade de 90 kilometros por hora, os comboios expressos internacionaes, compostos de 10 carruagens de quatro eixos, quando até agora esses comboios eram apenas de oito vehiculos.

As do segundo typo serão mais ligeiras, mas não se acha ainda definitivamente escolhido o modelo.

O total de gastos previsto para a electrificação do troço Erstfeld-Bellinzona, da linha de S. Gothard, foi calculado em 38.500.000 liras, importancia que embora comprehenda tambem os gastos de organização e administração e os interesses do capital de primeiro estabelecimento, e qualquer outro directa ou indirectamente dependente da electrificação, é na verdade elevadissimo, correspondendo a 350.000 liras por kilometro.

Convém, por outra parte, saber-se que a maior parte das installações fixas e outras servirão para a electrificação de toda a quinta secção dos caminhos de ferro federaes, da qual a linha de S. Gothard é apenas um trecho.

As vantagens que a administração ferro-viaria conta auferir da custosa obra da electrificação são multiplas, sendo as mais importantes, incontestavelmente, duas: a de não precisar contar senão com as forças hydraulicas do paiz, libertando-se d'esse modo do gravoso tributo pago ao estrangeiro pela aquisição do carvão necessario para a tracção ordinaria; e a de que o fumo ficará definitivamente eliminado das suas linhas, vantagem que se comprehende facilmente, tanto pela utilidade que reporta em geral para o uso e conservação das linhas, como pela importancia que tem para a propria linha na qual é tão activo o movimento dos turistas.

Na linha de S. Gothard pensa a administração, logo que ella esteja electrificada, acrescentar aos comboios expressos uma carruagem construida de proposito para contemplação das pitorescas paisagens, que presentemente são em grande parte veladas pelo fumo das locomotivas.

A administração dos caminhos de ferro federaes suissos está plenamente convencida de que a exploração pela tracção electrica virá a ser muito mais economica do que a de vapor.

(\*) No *Diário do Governo*, sahiu, por engano, titulo III, o que foi rectificado no mesmo, no dia 14.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## As novas Tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado

A *gralha* typographica sempre que pode faz a sua diabrurasinha e deturpa por vezes o sentido do que escrevemos.

Foi assim que no nosso ultimo artigo ao referirmo-nos á classificação escreveramos «*Porque não procurariam os reformadores adaptar cá a classificação franceza...*», e a letra redonda substituiu o adaptar por *adoptar*.

Como o leitor vê, não é bem a mesma coisa. Adeante.

Na impossibilidade de fazermos uma comparação perfeita dos preços das tarifas especiaes revogadas, com as das series mais baixas da nova tarifa geral, para o que teriamos que analysar rubrica a rubrica da classificação, limitar-nos hemos n'esta parte a dar umas ligeiras notas.

As Taras que eram objecto da antiga Tarifa 1 do S. S. foram n'estas linhas classificadas na 5.<sup>a</sup> classe para expedições do minimo de 500 kilos; no M. D., onde figuravam nas 3.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> series da 1, ficaram, umas, como os barris e os cascos, na 4.<sup>a</sup> classe, outras, como as alcofas, ficaram apenas com preços para minimos de 10 kilos,

As aguas gazozas e mineraes têm no S. S. para 500 kilos a 5.<sup>a</sup> classe, e quando procedentes ou destinadas ás estações de Setubal até Lisboa, a 6.<sup>a</sup> para vagão completo.

No M. D. não mereceram protecção especial e ficaram apenas na 2.<sup>a</sup> classe, para o minimo de 10 kilos.

A aguardente em vasilhame simples de madeira, merecem no S. S. a 4.<sup>a</sup> classe para 500 kilos e a 5.<sup>a</sup> para vagão completo, nos percursos acima citados; no M. D., vem indicado, sem duvida por erro typographico, a 2.<sup>a</sup> classe para 500 kilos. Supponmos que será a 5.<sup>a</sup>

O azeite em vasilhame simples de madeira, tem tanto no S. S. como no M. D. assignalada a 5.<sup>a</sup> classe para 500 kilos, e só no S. S. a 6.<sup>a</sup> para v. c.

O vinho em vasilhame simples: tem no S. S. a 5.<sup>a</sup> para 500 kilos e a 6.<sup>a</sup> para v. c.; no M. D. a 6.<sup>a</sup> para 500 kilos e a 7.<sup>a</sup> para v. c.

A madeira ordinaria de construcção, tem no S. S. — em bruto, a 5.<sup>a</sup> para 1.000 kilos e a 6.<sup>a</sup> para v. c., quando de ou para as estações de Setubal a Lisboa; serrada ou desbastada a 4.<sup>a</sup> e a 6.<sup>a</sup>; e aplainada ou em obra de carpinteiro tem a 4.<sup>a</sup> e a 5.<sup>a</sup> respectivamente.

No M. D. tem em bruto e serrada, a 6.<sup>a</sup>; aplainada, aparelhada ou desbastada a 3.<sup>a</sup>, todas para 500 kilos. Não tem preços para v. c. Em obra de carpinteiro — só tem preço para 10 kilos — a 2.<sup>a</sup> classe.

Lenha, no S. S. tem a 4.<sup>a</sup> para 500 kilos e a 8.<sup>a</sup> para para v. c. — No M. D. apenas para 500 kilos tem a 6.<sup>a</sup> classe.

Petroleo para illuminação, no S. S., a 3.<sup>a</sup> para 500 kilos e a 4.<sup>a</sup> para 1.000 kilos. No M. D. a 3.<sup>a</sup> para 500 kilos.

Por estes exemplos se vê que as Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro, ao confeccionarem as suas classificações tiveram em vista as conveniencias particulares do trafego de cada uma das rédes, não podendo por isso haver uniformidade nos preços, o que mais vem reforçar a opinião, por nós já emitida, de que as classes 5.<sup>a</sup> a 11.<sup>a</sup> deviam ser objecto de uma tarifa especial, (uma para cada réde), ficando apenas a geral com as outras classes mais altas, como até ha pouco, e uma tarifa geral nas linhas do Estado, sem differenças, no S. S. e M. e Douro.

Tambem uma outra coisa que achamos indispensavel se corrija na futura revisão é a carga minima de vagões

completos, que para grande numero de mercadorias é diferente no S. S. da do M. D., o que se não percebe, dada a circumstancia do material que circula nas duas rédes ser igual.

Capitulo 5.<sup>o</sup> — Trata este capitulo do transporte dos *animaes* — As bases tambem foram augmentadas como a seguir se vê:

Cavallo, muar, jumento, garraio ou potro e por cada cabeça e kilometro \$03,2.

Boi ou vacca — cabeça e kil. — \$02,8. Não antigo regimen o preço era de \$01,957. Vitella ou porco-cabeça e kilometro. \$01,3. Carneiro, ovelha, etc. cabeça e kil. \$00,7.

Vagão completo de qualquer das especies \$10.

Os antigos preços eram, respectivamente, de \$0087, \$00,435, cab. e kil. e \$07,245 vag. e kilometro.

*Vehiculos* — Elevada a taxa de \$06,521 a \$13 toneladas e kilometros.

*Material de caminhos de ferro circulando sobre os proprias rodas.*

Locomotivas até 30 toneladas — elevado de \$20,7, a \$40 cada kilometro.

Locomotivas a mais de 30 tons. — elevados de \$31,05 a \$60.

Tenders até 10 toneladas de \$10,35 a \$20.

Idem de mais de 10 toneladas \$15,525 a \$30.

Carruagens e vagões até 10 tons, de 05,175 a \$10.

Idem de mais de 10 toneladas de \$06,21 a 12, por cada kilometro.

Como se vê estes preços foram augmentados em cerca de 100 %.

As disposições relativas á pequena velocidade, á parte a creação da *Taxa de garantia*, não soffreram alterações dignas de registro.

*Taxa de garantia* — É a inovação mais sensacional da Tarifa. Consideramol-a uma violencia, que augmentando fortemente o preço do transporte, vem lesar enormemente o publico, que se vê forçado a paga-la, para poder desfructar dos preços mais reduzidos e ainda mais, para ter direito a reclamar quando lhe extraviem ou avariem as suas mercadorias.

As empresas dos caminhos de ferro tornando-se como que competidoras das companhias de seguros, passam por este processo a explorar um ramo de industria que não é bem o de transportes, pois que a Taxa de garantia não é mais do que uma Taxa de seguro de mercadorias que se transportam, e, para isso existem as companhias de seguros.

Na França foi adoptada a taxa de seguro pelos caminhos de ferro depois de começada a guerra, quando o seu territorio já estava sendo invadido pelas cohortes allemãs. Comprehende-se; as empresas ferroviarias para responderem pelo riscos a que as mercadorias eram sujeitas, necessitavam de se garantir bem contra as consequencias d'esses riscos.

Cá, felizmente, ainda não temos invasores, e os riscos a que os caminhos de ferro estão sujeitos, apesar de estarmos em guerra, são os mesmos que eram nos tempos da paz, a não ser que se queiram suppôr de caracter periodico ou intermitente as revoluções.

Emfim, a experiencia se encarregará de mostrar as vantagens ou desvantagens do restabelecimento d'esta medida.

As taxas estabelecidas por este titulo são:

Até 500\$00 — 1 % sobre o valor da mercadoria.

Além de 500\$00 até 1.000\$00 — 0,7 %.

Além de 1.000\$00 — 0,5 %.

A redacção do art.<sup>o</sup> 80.<sup>o</sup> que trata do assumpto, é confusa, e leva a suppôr que é obrigatoria a taxa de garan-



tia para toda a expedição; dos paragraphos d'esse mesmo artigo, parece porém deprehender-se que é só para as mercadorias enunciadas no 15, e não poucas ellas são, podendo comtudo o expedidor renunciar á applicação d'esta taxa, caso em que as classes 5.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> não serão applicaveis.

Suppunhamos que é assim, não deixa porisso de ser uma violencia.

Mas, emfim, como se diz que em breve de tudo isto, será feita uma revisão cuidada, esperamos que pela futura reforma tudo ficacá não só mais claro como menos violento.

### Annulação de Tarifa

A partir do dia 1 do proximo mez de Julho é annullada a Tarifa especial n.º 1500 p. v. da Companhia Portugueza, para o transporte de bacalhau de Lisboa, Gaya e Porto-Campanhã para a fronteira de Valencia de Alcantara.

Motivou esta annullação o ter sido annullada pela Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal a sua tarifa n.º 3 da p. v. que com aquella era ligavel na fronteira.



## A «Reforma» e o negocio das acções

As duas questões importantes que se debatiam quando sabiu o nosso numero passado aggravaram-se consideravelmente durante os dias seguintes, apresentando novas phases, creando novas difficuldades aos negocios publicos (e até aos particulares) prejudicando mais que tudo a marcha da administração do paiz, embrulhada na politica activa, e apresentando aspectos novos, irritantes uns, bem lamentaveis muitos d'elles, e sem que se possa dizer que hoje — quinze dias passados — qualquer d'estas duas questões é chegada ao seu desfecho do qual — uma apenas, a do famigerado Regulamento, se approximou bastante, nos ultimos dias, pela publicação do decreto (que hoje inserimos) suspendendo a execução do Regulamento (decreto n.º 4.205) e algumas disposições do n.º 4.206 sobre Organização dos Transportes Terrestres.

Registremos factos:

Na segunda feira 3 declarou-se a grêve do pessoal das Companhias Portugueza, Beira Alta e Valle do Vouga e logo depois, a d'uma grande parte do do Minho e Douro, indo uma commissão conferenciar com o Chefe do Estado sollicitando a revogação dos decretos 4.205 e 4.206, visto ser impossivel o funcionamento de caminhos de ferro sob as condições que os mesmos estabeleciam.

Por toda a parte esta grêve decorreu, em geral, pacificamente sem que — áparte os naturaes transtornos que a paralysação de serviços tão importantes occasionou — se desse prejuizo algum, nem no material nem nos valores em poder das estações; havendo porém duas lamentaveis excepções que deram uma nota que nos entristece: o descarrilamento de um comboio na linha do Minho, não havendo victimas unicamente graças á pericia e coragem do machinista, e a tentativa de desastre mais importante na do Douro, onde foram levantados os carris de um troço de linha e desviados para uma outra direcção que conduziria o comboio a precipitar-se no rio.

Se o facto não estivesse provado, de forma incontraversa, negal-o-hiamos, porque nos custa immenso a acreditar que entre a classe ferroviaria, que sempre conhecemos trabalhadora, honesta, ordenada e digna, houvesse alguém que tivesse perdido por tal forma os sentimentos de humanidade, a ponto de praticar uma tal infamia!

Tristes resultados a que levou a propaganda subversiva dos agitadores sem consciencia, entre classes propensas a acolher o estímulo das mais perniciosas ideias.

Entretanto, em Lisboa, por parte da Secretaria do Estado das Subsistencias, á qual estava commettida a supre-

macia sobre os caminhos de ferro, empregavam-se todos os meios para fazer abortar o movimento de reprovação geral contra os celebres decretos, procurando-se, sem conseguir, fazer crer, ao chefe de Estado e a todos, que esse movimento era provocado pelas proprias companhias e especialmente pela Portugueza, da qual se disseram as coisas mais estupendas e contra a qual se praticaram actos, uns violentos, taes como a prisão, por duas vezes, do Director Geral, sr. Ferreira de Mesquita, a tentativa de expulsão, por parte d'um agente de Fiscalização, d'este distincto funcionario e dos membros do Conselho de Administração, da estação do Rocio, e até se chegou ao caso inaudito de se mandar affixar nas estações do Oeste, de Santarem e outras, um aviso ao pessoal, como assignado pelo Director Geral, aviso que ao mesmo fora apresentado para assignar depois d'este ter formalmente declarado que não o assignava!

Como curiosidade e documento para a historia, aqui reproduzimos esse original documento. Dizia assim:

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### AVISO

Por ordem superior fica intimado o pessoal d'esta Companhia com séde em Lisboa, a apresentar-se ao serviço até ás 14 horas do dia 5, devendo o da provincia effectuar a sua apresentação até ás 10 horas do dia 6. Todos os que não obedecerem a esta intimação consideram-se demittidos devendo, caso habitem edificios da Companhia, deixal-os devolutos no praso das vinte e quatro horas consecutivas — Lisboa, 4 de Junho de 1918.

O Director Geral, *Ferreira de Mesquita*

Com o fim de solucionar uma grêve, um aviso d'estes era excellente... para a aggravar; e a mais simples noção das conveniencias seria bastante para se reconhecer que nunca um director da Companhia — e muito especialmente o sr. Ferreira de Mesquita, se dirigiria n'estes termos ao seu pessoal.

Por fim, deu-se como explicação ao publico, que o aviso fôra mandado publicar... por engano!...

Entretanto a Companhia viu-se na necessidade de desmentir affirmações gratuitas que contra ella, e seu pessoal superior, haviam sido feitos, em entrevistas de pessoas categorisadas publicadas nos jornaes, enviando á imprensa a seguinte nota:

«1.º E' falso que os seus corpos gerentes e engenheiros tenham tido na grêve a menor intervenção,

2.º E' falso que o director geral só tenha comparecido na estação do Rocio ás 3 horas e meia do dia 3. O sr. director geral esteve detido no governo civil desde as 2 horas até ás 7 da manhã e compareceu ás 10 horas na estação do Rocio. Ahi foi novamente detido desde as 3 horas e meia, no momento em que se dirigia para Santa Apollonia, só sendo restituído á liberdade pelas 6 horas do mesmo dia.

3.º E' falso que os ex.<sup>mos</sup> srs. Fausto de Figueiredo e Ferreira de Mesquita tenham ido recentemente ao Norte, pois ha mezes que não sahem de Lisboa.

4.º E' falso que a Companhia não tenha fornecido á direcção geral dos transportes as contas suficientes para bem esclarecer a sua situação, contas, é claro, cuja peafeita exatidão absolutamente garante. E se mais elementos não remeteu ao governo, é porque mais nenhuns até hoje lhe foram pedidos.

5.º E' falso que a Companhia saiba de sobra que o secretario de Estado das substancias e transportes esteja resolvido a não lhe conceder nenhum augmento de tarifas, pois em resposta ao officio da Companhia, de 20 de maio, mostrando a necessidade de uma nova sobretaxa, responde apenas o mesmo secretario de Estado, em officio de 21, que ia ouvir sobre o assunto a Junta Consultiva.

6.º E' falso, felizmente, que a Companhia esteja a fallir, como jubilosamente affirma o secretario de Estado das Subsistencias e Transportes, e que receie não poder pagar o juro aos seus obrigacionistas do 1.º grau, tanto mais que o referido secretario de Estado já por varias vezes tem declarado garantil-o.

E' claro que a situação seria muito duvidosa se o Governo não habilitasse a Companhia, como aliás tem promettido, a fazer face aos compromissos que por imposição do mesmo secretario de Estado contrahiui para com o seu pessoal.

7.º E' falso que as officinas não se tenham aberto no primeiro dia da greve, pois accenderam-se as caldeiras e deu-se signal para a entrada do pessoal, tanto de manhã como á 1 hora.

8.º E' falso o aviso mandado distribuir ao pessoal intimando-o



a regressar ao serviço sob pena de demissão. N'esse aviso falsificou-se a assignatura do ex.<sup>mo</sup> sr. director geral, que vae proceder criminalmente contra os responsaveis por tão grava crime.

Com o pessoal da linha do Valle do Vouga procedeu-se por forma tambem original, mandando-se ameaçar de que se não terminasse a greve se retiraria por parte do Estado, a concessão de 15 % naa sobretaxas que ultimamente fôra feita para attender ás reclamações do pessoal. Assim, não querendo este saber de onde a receita provinha, era a Companhia que havia que supportar as differenças.

Este rosario de originalidades levou o sr. Secretario das Subsistencias e Transportes a pedir a sua demissão, que foi acceita, e tendo o Chefe de Estado promettido a suspensão do Regulamento, a grêve terminou e s. ex.<sup>a</sup> cumpriu como sempre, a sua palavra apparecendo no *Diario* de 12 o decreto n.º 4.389 que publicamos na *Parte Official*, d'este numero.

A commissão a que esse decreto se refere ainda não foi nomeada.

\*

O outro assumpto ferroviario que ficou pendente ha quinze dias — a compra das 33.500 acções da Companhia Portugueza — deu tambem em resultado a queda d'um ministro, o das Finanças, a nomeação de uma commissão de inquerito, e outros pequenos incidentes de provada desorientação.

Veio á imprensa a affirmação de que um phantastico grupo de capitalistas madrilenos estava prompto a comprar o lote das acções a 200 pesetas, explicando-se, pittorescamente, que esse grupo era composto pelos interessados na casa Ritz, proprietaria do Palace-Hotel e outros, de Madrid, e queria aquelle papel com o fim de obter preponderancia na administração da Companhia, e d'ella se servir no sentido de conseguir, de futuro, que o *Sud-Express* passasse por Madrid levando assim passageiros para os seus hotéis.

A puerilidade d'esta explicação só faz sorrir. Que ingenuo haveria ahí para accreditar que se immobilisassem trez mil contos, só para se nutrirem vagas esperanças de que, acabada a guerra, se encaminhariam duvidosamente alguns hospedes para determinados hotéis!

Era a valorização do reclamo elevada ao cumulo.

Para não deixar de vincar tambem n'este assumpto, a nota phantastica, appareceu entretanto no *Seculo* uma nota officiosa enviada áquelle jornal pela secretaria das Finanças dizendo que:

Um funcionario superior do ministerio das Finanças tem elementos para suppor que um redactor de certo jornal propoz o silencio da gazeta, mediante o recebimento de certa quantia.

Esta imprudente phantazia levantou os protestos de toda a imprensa.

Embora a calumnia não nos atinja, a ella juntamos os nossos.

Do ministerio mandaram logo declarar que o escripto não era da responsabilidade do secretario demissionario nem do chefe do gabinete; mas o *Seculo* reproduziu o original recebido, e até o sobrescripto, em gravura, e nem mesmo pela lettra se descobriu até hoje o auctor de tão insolita affirmação.

Ao encerrarmos esta resenha de factos lamentaveis, debate-se a questão de apurar as responsabilidades do Banco Commercial do Porto, no famigerado negocio; sabido e provado como é que este estabelecimento não tinha na sua carteira as acções que vendeu, e portanto a negociação que fez limita-se strictamente a uma operação de corretagem ou intermediario, zssim, os lucros obtidos, á custa do Thesouro, não podem ser considerados equitativos, representando uma usura de que foi victima o Thesouro Publico.

Não está, portanto, ainda muito perto da sua solução a questão d'este extraordinario acto de administração publica, que tanto ceu e dará ainda que falar.

## As tarifas ferro-viarias na Allemanha

O nosso collega parisiense *Le Journal des Transports*, reproduz da *Gazette de Francfort* a informação de que desde os fins do ano de 1916, as administrações dos caminhos de ferro allemães resolveram, para evitar protestos do publico, não fazerem senão gradualmente o augmento das tarifas e começaram por decidir a supressão progressiva das excepçoes. Esta medida era mais importante do que parecia, devido ao papel importante que estas tarifas desempenham na tarificação allemã. Com effeito todas as mercadorias pesadas, especialmente os materiaes em bruto, ou semi-fabricados, de industria e de agricultura, viajavam na Allemanha em condições de transporte excepçoes. Segundo a estatística dos caminhos de ferro prussianos, no exercicio de 1913-1914, os transportes taxados em tarifas excepçoes representavam 53% do movimento total e ultrapassavam 58% do movimento kilometrico. A supressão começou por tarifas excepçoes applicaveis ao transporte de ferro e de carvão, transportes que representavam mais de 41% da tonelagem total, e foi em seguida systematicamente continuada pelas tarifas de que beneficiavam os transportes mais importantes, taes como os dos superphosphatos, o assucar, a maior parte dos materiaes de construção, o petroleo etc... Quanto aos transportes com destino aos portos e regiões costeiras, esses em vez de serem suprimidos receberam diversas sobretaxas.

As administrações das diversas linhas ferreas allemãs haviam decidido augmentar tambem—como já referimos em um dos anteriores numeros da nossa *Gazeta*—as tarifas das despesas accessorias, devido a que a maior parte das taxas não cobriam já os preços de retorno dos comboios.

Essas tarifas foram remodeladas por completo já, nos ultimos mezes do anno findo, e agravadas por fórma que em algumas o augmento da taxa attinge 100%, o que é importante, como se comprehende.

Tambem aquelle bem redigido periodico parisiense nos informa que a Conferencia geral dos caminhos de ferro allemães, á qual foram submetidas as propostas da commissão permanente de tarifas, approvou a proposta para a nova tarificação de passageiros e bagagens, que já entrou em vigor.

Segundo o que ficou approvado, as novas taxas kilometricas, comprehendido já o imposto sobre os transportes, apresentam sobre as antigas taxas os seguintes augmentos:

|                   | 1. <sup>a</sup> classe | 2. <sup>a</sup> | 3. <sup>a</sup> | 4. <sup>a</sup> |
|-------------------|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Tarifa antiga.... | 7 pf.                  | 4,5 pf.         | 3 pf.           | 2 pf.           |
| Tarifa nova.....  | 9 pf.                  | 5,7 pf.         | 3,7 pf.         | 2,4 pf.         |
| Augmento.....     | 28,57 %                | 26,57 %         | 23,65 %         | 20 %            |

A estas taxas acrescem, para a utilização dos expressos, as sobretaxas fixadas, para a 3.<sup>a</sup> classe em 50 pfennigs, nos percursos até 75 kilometros; 1 marco, de 76 a 150 kilometros; 1,50 marcos de 151 a 350 kilometros, e, finalmente, 2 marcos para o percurso que ultrapasse 350 kilometros.

Os preços dos bilhetes foram arredondados aos 10 pfennigs superiores, excepto para os bilhetes de 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classe, cujo preço não ultrapasse 50 pfennigs, o qual é sómente arredondado pelos 5 pfennigs seguintes:

Os preços minimos dos bilhetes foram elevados de 20 a 40 pfennigs para a 1.<sup>a</sup> classe; de 15 a 30 para a 2.<sup>a</sup> de 10 a 20 para a 3.<sup>a</sup> e de 5 a 10 para a 4.<sup>a</sup> classe; isto é duplicados em geral. Todos os bilhetes especiaes foram augmentos analogamente ao que fica referido.

Quanto á nova tarificação de bagagens ficou estabelecida por series de 10 kilos em vez de 25, attingindo, no seu conjuncto um augmento de 40%.



A taxa minima para bagagens e bicycletes foi fixada em 60 pfennigs.

A arrecadação de bagagens é taxada em 20 pfennigs por volume nos dois primeiros dias e em 10 pfennigs por cada dia seguinte. Os bilhetes para cães são taxados em 2 pfennigs, em vez de 1,5, por kilometro, com a taxa minima de 20 pfennigs.

Acham-se ainda projectadas varias simplificações no trafego de passageiros, com o fim de obter uma exploração mais economica dos caminhos de ferro, que se traduzirão de facto, em menores comodidades para o passageiro. O numero de comboios será reduzido bem como a sua capacidade e velocidade. A primeira classe será suprimida não sómente nos comboios omnibus mas até em alguns rapidos, visto que essa classe nunca foi remuneradora.

A classe que mais lucros dá á administração é a 3.<sup>a</sup>, cuja receita attinge 305 milhões de marcos, depois a 4.<sup>a</sup>, com 266 milhões, a 2.<sup>a</sup> com 120 e finalmente a 1.<sup>a</sup> com 20 milhões de marcos sómente, que não compensa as despesas que demanda.

A 1.<sup>a</sup> classe será, portanto, apenas mantida nos comboios rapidos dos percursos de mais importante frequência, e suprimida em todos os outros.

Foram tambem aprovadas as propostas da commissão permanente de tarifas para a fixação de novas taxas minimas para a expedição de vagões completos, do mesmo modo que o augmento das tarifas minimas, para as expedições parciais, e a fixação de um percurso minimo para as expedições parciais de grande e pequena velocidade.

Estas medidas que serão revogadas logo que termine a guerra, acham-se em vigor desde 1 de Abril ultimo.

O augmento do imposto do sello sobre os documentos de transportes foi elevado a 15 pfennigs para as expedições parciais de pequena velocidade e recovagens, e a 30 pfennigs para as de grande velocidade.



## Linhas internacionais

### Entre a França e a Italia

Quaes são as vias de comunicação directa entre a França e a Italia e quaes são as suas características geographicas?

Eis o que tem uma certa actualidade recordar.

Desde 1871, data da inauguração da linha de Modane, por diversos motivos, não foi aberta nenhuma nova estrada atravez dos alpes franco-italianos, e hoje como ha 46 annos não existem senão duas vias ferreas ligando a França com a Italia: a de Paris a Turim, por Modane, e a de Paris a Genova por Marselha e Côte d'Azur.

A primeira passa por Chambery, Saint Pierre d'Albigny remonta a Maurriene ou Vale de l'Arc, e atravessa os Alpes por meio de um tunel de 13.636 metros, aberto no monte de Fréjus, e não, como vulgarmente se diz sob o monte Cenis, o qual fica situado a 35 kilometros mais ao norte, tendo dado erradamente o seu nome a um tunel que lhe não pertence. Na vertente italiana, a linha acompanha o vale da torrente de Bardonnèche, depois o da Doire Ripaire e chega a Turim.

De todas as linhas ferreas que terminam na Italia, a do Fréjus é a mais elevada. Ao passo que o Simplon não vae além da cota 705 metros, que o Saint Gothard não se eleva acima de 1.154 metros, e o Lotschberg acima de 1.243, a linha ferrea em referencia attinge, á sahida italiana do tunel do Frejus, a attitude de 1.294 metros. Nas suas duas vertentes, a linha apresenta grandes rampas.

No vale de l'Arc, de La Chambre a Modane, sobre uma distancia de 37 kilometros, sobe 609 metros, ou seja uma rampa de 1,64‰.

Na vertente italiana, onde os Alpes são cortados a pique, os declives são ainda mais acentuados. Sobre os primeiros 41 kilometros, a partir de Bardonnèche, a sahi-

da oriental do tunel, os comboios descem ou sobem 823 metros, ou seja uma rampa de 2,000‰, segundo o sentido da sua marcha. Na parte franceza esta linha é de dupla via.

A outra linha ferrea, a de Paris a Genova por Marselha e Côte d'Azur, para attingir o Piemonte necessita franquear o Apenino. Tres linhas atravessam esta cordilheira, todas comprehendendo extensos e numerosos tuneis e grandes pendentes. Desde o nivel do mar as linhas attingem as cotas comprehendidas entre 300 a 600 metros, a algumas centenas de kilometros dos pontos de partida.

Essas tres linhas são:

1.<sup>a</sup> — Saboya — Alexandria — Turim. Atravessa o Apenino em um tunel de 4.248 metros, á cota 615 aproximadamente, a 39 kilometros ao norte de Saboya.

2.<sup>o</sup> Genova a Alexandria por Acqui. Atravessa o Apenino em um tunel de 6.500 metros, á altitude de 340 metros, sob a garganta do Turchino.

3.<sup>a</sup> Genova — Ronco — Novi, na direcção de Turim e Milão, que passa sob a garganta do Giovi, em um tunel de 8.294 metros, á altitude de 400. Entre Genova e Ronco segue parallela a uma antiga linha abandonada em razão das más condições da sua construção.

Entre o Mediterraneo e a rede piemonteza, acha-se em construção, partindo de Vintimille e terminando em Coni, uma quarta linha, que atravessará a garganta de Tende em um tunel de 8 kilometros de extensão.



## Docas do Porto e Peninsulares

Reuniu no dia 6 de maio a assembléa geral d'esta Companhia para apresentação do Relatorio do exercicio de 1917, documento de que vamos tirar os dados mais interessantes:

Expõe elle que a Companhia de Salamanca á Fronteira não poudé, por caso de força maior, sabido nas actuaes circumstancias, cumprir os seus compromissos para com a Companhia dos Peninsulares.

Entre essas causas avulta principalmente a diminuição de trafego de mercadorias, pelos embarços nas fronteiras, e a de passageiros, pela falta de transito, reduzido hoje por assim dizer aos passageiros de estação a estação, tendo desaparecido, por completo, o elemento turista que representava, nas receitas, uma importante verba.

E por outro lado, as despesas, em vez de diminuirem, augmentaram, pela subida do custo dos materiaes e as concessões feitas ao pessoal, por motivo da crise geral.

Por estes motivos não receberam juro as obrigações de 2.<sup>o</sup> grau, recebendo-o só as de 1.<sup>o</sup> grau, porque segundo o contracto, o Thesouro paga a verba necessaria.

O saldo da conta de Lucros e Perdas na importância de 30.666\$47 foi, pois, assim distribuido:

Para fundo de reserva 1.600\$00.

Para amortisação de 212, obrigações de 2.<sup>o</sup> grau 19.080\$00.

Para conta nova 9.986\$47.

O relatorio da Companhia de Salamanca que vem anexo áquelle, presente á assembléa [que se realizou em 20 do mesmo mez, mostra que os productos se elevaram a pesetas 1.354.526 contra 1.279.343 pesetas em 1916, e as despesas a 1.277.144 contra 1.224.318 em 1916 o que dá o saldo positivo em 1917 de 77.382 pesetas quasi igual ao de 1916 mas insufficiente para pagar os encargos para com a Companhia das Docas e Peninsulares, suapincipal crédora.



## Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Temos ainda alguns exemplares d'este mappa á disposição dos nossos assignantes, conforme temos annuciado.

O seu custo é de \$70 ou \$77 pelo correio, registrados.



## Horario de verão

Começa em 1 do proximo mez a vigorar um novo horario, nas linhas da Companhia Portuguesa e Beira Alta. N'esta mantem-se o horario actual, e cria-se um novo comboio ás segundas, qnartas e sextas, entre Pampilhosa e Mangualde, partindo d'aquella estação, ás 5 horas da manhã, recebendo alli a ligação do comboio n.º 15 da C. P. e regressando de Mangualde nos mesmos dias ás 13,45, a ligar para o Porto com o comboio n.º 3.

No ramal da Figueira ha umas pequenas alterações para attender, com melhor correspondencia, os banhistas d'aquella praia.

Na Companhia Portuguesa mantem-se o actual horario com pequenas alterações em quasi todas as linhas, excepto na da Beira Baixa, em que o serviço é melhorado da seguinte fórma: a partida de Lisboa é ás 17,40, com carruagens directas, com chegada á Guarda ás 11,30 do dia seguinte, e a partida d'esta estação ás 18 horas, para estar em Lisboa cerca das 11 horas do outro dia.

O serviço faz-se, como se vê, a melhores horas, e ligam os comboios na Guarda com os da Beira Alta, o que actualmente não acontece.

Nas linhas de Cascaes, Cintra e Espinho-Porto, tambem o serviço é melhorado.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Sado.**—No fim do corrente mez deve abrir á exploração o troço de Grandola a Alcacer do Sal comprehendendo o apeadeiro de Vale de Guiso. D'esta fórma vão ter os povos de Alcacer o seu almejado caminho de ferro, embora elle não corresponda ao que era para desejar, porque, estando Alcacer a 78 kilometros do Barreiro, por Setubal, fica por agora, pela via Garvão com 299, ou seja quasi quatro vezes mais de percurso, mas vistas as grandes difficuldades de communicações d'esta importante villa alemtejana, pois as estações mais proximas são Setubal e Poceirão, a cerca de 40 kilometros, de pessima estrada, é isto um melhoramento que muito vae melhorar toda a região.

Infelizmente a parte Setubal-Alcacer, a mais importante da linha, apesar de ter todas as obras de arte já feitas, bem como os edificios das estações, levará ainda o seu tempo a concluir, por varias razões, das quaes nos occuparemos em artigo especial.



## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Assembleia geral ordinaria dos Snrs. Accionistas

Nos termos dos art.ºs 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Snrs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 29 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

##### ORDEM DO DIA

1.º — Conhecer das contas respectivas ao Exercicio de 1917, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas.

2.º — Apreciar quaesquer propostas dos Snrs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38 dos Estatutos.

3.º — Eleger dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição, segundo o referido artigo.

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 29 de maio corrente inclusivé, e as *Acções ao Portador* ser depositadas até ao meio dia do dia 14 do mez de Junho proximo futuro, Em Lisboa — na séde da Companhia, — Banco de Portugal.

— no Banco Commercial de Lisboa, — no Banco Lisboa & Açores, — no Banco Nacional Ultramarino, — no Monte-Pio Geral, e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto — No Banco Cominercial do Porto.

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

Em Londres — nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Genebra — Nas caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 14 do mez de Junho proximo futuro.

Os bilbetes de admissão á Assembléa Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções ao Portador.

A assembléa constitui-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art.ºs 32.º 33.º 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 27 de Maio de 1918.

O Prezidente da Meza da Assembléa Geral

Augusto Victor dos Santos

\*

#### Obrigações de 3 % e 4 % privilegiadas do 1.º grau

São prevenidos os snrs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Julho de 1918 será pago o coupon do 1.º semestre de 1918, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes:

—Pela apresentação do coupon n.º 49 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 6,98; liquidos de impostos em França;

—Pela apresedtação do coupon n.º 49 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,37; liquidos de impostos em França.

O pagamento será feito desde o dia 1.º de de Julho de 1918 na sSde da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com iseução do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 d'Auosto seguinte

O pagamento em França e Inglaterra será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa, 13 de Junho de 1918.

O Conselho de Administração

## Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

### Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 13 horas, na séde da Companhia, á rua Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar, desta Companhia.

Porto, 11 de Junho de 1918.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Presidente do Conselho da Aministração

(a) Augusto Gama

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1918.

**Abundancia de capital**—Tem sido extraordinaria a concorrência ás subscrições ultimamente abertas para a constituição de novas sociedades e para augmento de capital das já existentes. E, uma prova bem frizante da abundancia de capital que actualmente existe na praça, capital que tem permanecido immobilizado. As altas sucessivas que se vem notando na nossa bolsa são tambem o resultado da mesma abundancia.

Mas não é só no mundo financeiro que o dinheiro abunda tambem as classes trabalhadoras dispendem mais (não obstante o encarecimento da vida) do que dispenderam antes da guerra. Nós que somos obrigados, por deveres profissionaes, a sahir da capital, temos tido occasião de observar, que os restaurantes e locandas dos arredores de Lisboa aos domingos se acham repletos de freguezes, na maioria pertencentes ás camadas populares, os comboios são tomados de assalto, os electricos idem e á noite as casas de espectaculo enchem-se á cunha.

E' facto que a par d'esta abundancia existe tambem a negra miseria, mas esta um tanto atenuada devido não só á iniciativa







# Linhas ferreas brasileiras

## A Linha Ferrea Central

Segundo vemos no Relatorio entregue ao governo pelo dr. Aguiar Moreira, director da Linha Ferrea Central do Brazil, referente ao anno de 1916, a receita total da linha em referencia foi de 46.201:674\$ e a despesa ascendeu a 66.278:031\$885; dados que demonstram um «deficit» de 20.076:357\$885 e um coeeficiente de trafego de 143,45 %<sup>o</sup>, algarismos que não são lisongeiros, mas que encontram explicação no elevadissimo preço por que foram adquiridos todos os materiaes indispensaveis devido á situação alarmante por que vem, desde 1914, atravessando o mundo civilizado.

A despesa tem a seguinte descriminação:

Pessoal..... 33.119:765\$031 ou 49,97 %<sup>o</sup>.  
Material..... 33.158:266\$854 ou 50,03 %<sup>o</sup>.

Na verba material, está incluída a elevada somma de 27.944:693\$493, que foi dispendida com a aquisição de combustível, sendo de notar que só esta parcella representa 60,4 %<sup>o</sup> da receita total da linha.

O quadro seguinte comprehende a despesa de combustível realizada nos cinco ultimos exercicios:

| Annos | Natureza         | Peso       | Importancia     | Preço médio |
|-------|------------------|------------|-----------------|-------------|
| 1912  | Carvão           | 258.418 T. | 7.671:109\$817  | 29\$681     |
| »     | Lenha            | —          | —               | —           |
| »     | Oleo combustivel | —          | —               | —           |
| 1913  | Carvão           | 314.368 T. | 9.025:701\$195  | 28\$715     |
| »     | Lenha            | —          | —               | —           |
| »     | Oleo combustivel | —          | —               | —           |
| 1914  | Carvão           | 285.828 T. | 9.358:842\$909  | 32\$743     |
| »     | Lenha            | —          | —               | —           |
| »     | Oleo combustivel | —          | —               | —           |
| 1915  | Carvão           | 245.148 T. | 13.045:228\$000 | 53\$214     |
| »     | Lenha            | 5.815 m3   | 22:659\$042     | 3\$895      |
| »     | Oleo combustivel | 25.030 T.  | 1.188:391\$486  | 47\$474     |
| 1916  | Carvão           | 230.328 T. | 20.867:417\$442 | 90\$598     |
| »     | Lenha            | 445.263 m3 | 1.566:724\$934  | 3\$496      |
| »     | Oleo combustivel | 65.200 T.  | 5.510:549\$117  | 84\$931     |

Em face dos algarismos d'este quadro, diz o relatorio apresentado, que fatalmente deveria surgir um grande desequilibrio n'este exercicio, uma vez que sómente a despesa de combustível subio de 7.671:109\$817 em 1912 a 27.944:693\$493 em 1916, para o que contribuiu a elevação do preço médio do carvão de 29\$581 para 90\$598.

O custo do trem e do vagão-kilometro nos ultimos cinco exercicios foi respectivamente:

|           |        |       |
|-----------|--------|-------|
| 1912..... | 3\$867 | \$244 |
| 1913..... | 3\$983 | \$228 |
| 1914..... | 3\$946 | \$228 |
| 1915..... | 4\$758 | \$280 |
| 1916..... | 5\$271 | \$290 |

O numero medio de toneladas de mercadorias por vagão-kilometro (carregado e vazio) foi no mesmo quinquenio:

|           |      |
|-----------|------|
| 1912..... | —    |
| 1913..... | 3,36 |
| 1914..... | 3,22 |
| 1915..... | 4,05 |
| 1916..... | 4,88 |

Estes dados demonstram o seguinte preço médio de custo de uma tonelada-kilometro:

|           |       |
|-----------|-------|
| 1912..... | —     |
| 1913..... | 67,85 |
| 1914..... | 70,86 |
| 1915..... | 69,12 |
| 1916..... | 61,06 |

A analyse d'estes algarismos indica que, ao passo que o custo médio do trem-kilometro subio de 1913 para 1916 de 233 %<sup>o</sup>, o custo médio de uma tonelada-kilometro decresceu de 10 %<sup>o</sup>, no mesmo periodo, indicio seguro por onde se pode avaliar que n'este ultimo exercicio a capacidade do material circulante foi melhor aproveitada.

Na importancia total da verba dispendida com o pessoal, acham-se incluídas as seguintes parcellas:

|   |                |
|---|----------------|
| a) importancias pagas ao pessoal jornalheiro pelos domingos e feriados..... | 2.883:463\$660 |
| b) licenças concedidas ao pessoal titulado.....                             | 246:688\$646   |
| c) licenças concedidas ao pessoal jornalheiro.....                          | 454:025\$336   |
| Total.....  | 3.584:177\$642 |

Quanto ao effectivo do pessoal, que, em 1915 fôra de 15.324 funcionarios, correspondendo a 6,6 por kilometro de extensão, em 1916 elevou-se a 17.038, correspondendo a 7,4; entretanto, como o numero total de toneladas-kilometro transportadas cresceu de 369.267:432 em 1915 para 506.818.689 em 1916, o numero de toneladas-kilometricas diarias de mercadorias correspondentes a um funcionario da linha cresceu de 74 em 1915 para 81,4 em 1916, dado este que indica que o serviço exigia effectivamente augmento de pessoal.

## Outras linhas diversas

O governo approvou as contas da Greet Western of Brazil Railway relativas ao primeiro semestre do anno passado.

Da respectiva acta consta que a receita foi, n'aquelle periodo, de 4.960:845\$120, a despesa de 3.507:642\$130 e o saldo de 1.452:202\$990.

—Regressou de Minas Geraes ao Rio de Janeiro o engenheiro que havia sido encarregado de proceder ao reconhecimento de terrenos para a escolha de directriz mais conveniente ao prolongamento do ramal de Santa Barbara até S. Domingos do Prata.

Segundo os estudos e observações feitas, o traçado deverá seguir pela margem esquerda do Rio Santa Barbara até ao povoado de São Miguel, atravessando-o ahi para desenvolver-se pela margem direita, no intuito de alcançar as cabeceiras dos rios Fidalgo e Piedade, d'onde seguirá directamente, para S. Domingos.

—Attendendo aos requerimentos apresentados ao governo pela empresa constructora das linhas ferreas do Rio Grande do Sul, de Basilio a Jaguarão, de S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e de Alegrete a Quarahim, no sentido da revisão do seu contracto e sendo conveniente conhecer todos os elementos da questão, foi nomeado o engenheiro Cetulio Lins de Noenrega, para proceder «in loco» aos estudos necessarios.

—Foi auctorizada a Companhia da Linha de Goyaz, a construir, como havia requerido, ao kilometro 121 a partir de Formiga, um desvio, destinado ao serviço de uma propriedade de Aldibrando Luchesi, á conta de quem correrão as respectivas despesas, orçadas em 6.467\$195, sem que fique eximido o concessionario das prescripções não explicitamente declaradas mas que constam do regulamento geral de policia e segurança das linhas ferreas.

—A Companhia Campineira de Tracção, assignou termo de contracto para a abertura ao publico, com caracter provisorio, do trafego, por tracção electrica, no Ramal Ferreo Campineiro, no trecho entre Campinas e Arraial dos Souzas e no comprehendido entre esta estação e a de Joaquim Egydio.



— Na linha ferrea de Goyaz foram activados convenientemente os trabalhos de conclusão da linha entre Salitre e Patrocínio, dando-se começo á construção das respectivas estações. É pensamento do constructor fazer com que a inauguração official do trafego até aquella cidade seja feita dentro em breve. Em seguida será activada a construção do trecho de 70 kilometros entre Patrocínio e o kilometro 432.

— O director da Rêde de Viação Cearense foi auctorizado pelo governo a dar inicio á construção de mais doze kilometros de linha, no prolongamento da linha do Sobral, além do trecho de Paty-Hiapaba, se a verba destinada a esses serviços comportar a respectiva despesa.

— Foram approvadas as contas relativas ao primeiro semestre do anno passado, da linha ferrea de St.º Eduardo ao Cachoeiro do Itapimirim, a cargo da Leopoldina Raylway.

Consta da respectiva acta que a receita foi, naquelle periodo, de réis 180,207\$220, a despesa de 203:687\$595 e o «deficit» de 23:480\$375.



## Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 30 de maio de 1918.

### SENHORES ACCIONISTAS:

Em observancia ao que se acha preceituado no art.º 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas está convocada para as quatorze horas do dia 30 de Maio corrente, alim de.

- apreciar as contas do Exercício de 1917;
- discutir e votar as conclusões do Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal; e
- eleger, de conformidade com as disposições exaradas nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, um Membro para o Conselho de Administração e cinco para o Conselho Fiscal, sendo tres efectivos e dois suplentes.

Em cumprimento das prescripções estatutarias, vimos apresentar-vos o Relatorio, Balanço e Contas da Gerencia do anno findo.

As graves perturbações economicas produzidas pela prolongação da cruenta guerra que está assolando e arruinando as principaes nações da Europa, ha cerca de quatro annos, continuam a ser origem das dificuldades que estão assoberbando a nossa Companhia.

As incessantes e violentas altas que se registam, quasi diariamente, nas cotações de todas as mercadorias, em grande parte impulsionadas pelos especuladores e açambarcadores, conjugadas com a acentuada desvalorisação da nossa moeda e com os frequentes augmentos, que tem sido concedidos ao pessoal para o compensar do pavoroso encarecimento da vida, etc., são as principaes causas que actuam no crescente agravamento das depezas de exploração.

Pelo confronto dos preços que vigoravam antes da guerra com os actuaes, podemos avaliar, com rigor, as proficuas diligencias que tem sido constantemente empregadas pelo vosso Conselho de Administração, para manter as verbas representativas das despesas dentro dos algarismos que se acham descriptos no presente Relatorio; pois as sobretaxas cobradas na applicação das tarifas não são proporcionaes ás elevadissimas percentagens com que estão presentemente onerados todos os encargos da Companhia.

Devido á insufficiencia dos resultados adquiridos no exercicio findo, fomos forçados a adiar varios trabalhos que faziam parte do nosso programma; sendo, tambem, a Companhia, por igual motivo, compelida a não distribuir a menor parcella de juros, ás suas obrigações de segundo grau.

### Resultados da Exploração

#### Receitas

|   |                       |
|---|-----------------------|
| As receitas brutas em 1917 somaram a totalidade de Esc. | 832.782\$38,6         |
| A deduzir:  |                       |
| Reembolsos na importancia de Esc...                     | 9.398\$81             |
| Impostos pagos ao Estado.....                           | 43.217\$39            |
| Receitas liquidas.....                                  | Escudos 780.166\$38,6 |
| equivalentes a Esc.: 3.083\$66,2 por kilometro.         |                       |
| As reitas liquidas em 1916 foram de Esc.                | 649.018\$82,9         |
| Diferença a favor de 1917...                            | Escudos 131.147\$55,7 |

representando um augmento de 20, 21 % em relação ao ano precedente.

Separando, porém, as receitas normaes, das sobretaxas, para maior exactidão do nosso calculo, encontramos os seguintes resultados em comparação com 1916:

| Classificação         | 1917          | 1916          | Diferença a favor de 1917 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------------------|
| Receitas normaes..... | 63.952\$09,66 | 555.285\$58,9 | 48.666\$50,7              |
| Sobretaxas.....       | 176.214\$59   | 93.733\$24    | 82.481\$05                |
|                       | 780.166\$38,6 | 649.018\$82,9 | 131.146\$55,7             |

Vê-se pois, que a sobretaxa de 25 %, sem restrições, que vigorou desde 1 de Janeiro até 30 d'Abril; e a de 40 %, sem restrições, que começou a ser applicada de 1 de Maio em diante, produziram, no conjuncto, 28,4 %.

O augmento de receitas no trafego normal foi, portanto, de Escudos 48.666\$50,7, ou sejam 8,76 %; proporção que baixa a 7,44 %, se fôr excluida a cobrança relativa ao aluguer de material.

### Receitas liquidas

| Classificação das receitas | 1917          | 1916          | Diferença de 1917 em relação a 1916 | Porcentagem |
|----------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------|-------------|
| Passageiros.....           | 257.580\$60,5 | 219.392\$51,4 | + 38.188\$09,1                      | + 17,40 %   |
| Grande velocidade.....     | 166.345\$74,5 | 93.511\$95    | + 72.833\$79,5                      | + 77,89 %   |
| Pequena velocidade.....    | 323.15\$23,9  | 311.616\$84   | + 11.533\$39,9                      | + 3,70 %    |
| Fôra do trafego.....       | 33.089\$79,7  | 24.497\$52,5  | + 8.592\$27,2                       | + 35,07 %   |
| Totaes.....                | 780.166\$38,6 | 649.018\$82,9 | + 131.147\$55,7                     | + 20,21 %   |

**Passageiros** — As receitas d'este ramo de trafego, em comparação com as do anno anterior, moslram, na totalidade, um acrescimo de Escudos 38.188\$09,1, conforme o quadro abaixo:

| Classes                       | 1917    |                    | 1916    |                    | Diferenças |                    |
|-------------------------------|---------|--------------------|---------|--------------------|------------|--------------------|
|                               | Numero  | Productos liquidos | Numero  | Productos liquidos | Numero     | Productos liquidos |
| 1.ª.....                      | 19.039  | 31.741\$90,5       | 16.642  | 23.619\$80,9       | + 2.397    | + 8.122\$09,6      |
| 2.ª.....                      | 61.572  | 63.396\$22,9       | 70.625  | 60.043\$89,5       | - 9.053    | + 3.352\$33,4      |
| 3.ª.....                      | 290.702 | 154.154\$85,7      | 305.294 | 128.231\$33,1      | - 14.592   | + 25.923\$52,6     |
| Cobranças supplementares..... | —       | 8.287\$61,4        | —       | 7.497\$42,9        | —          | + 790\$18,         |
| Totaes.....                   | 371.313 | 257.580\$60,5      | 392.561 | 217.392\$51,4      | - 21.248   | + 38.188\$09,1     |

O augmento nos passageiros de 1.ª classe foi devido a um grande movimento de Officiaes do Exercito, em viagem de e para França, com bilhetes de serviço interno.

Em 2.ª e 3.ª classes a diminuição do numero de passageiros — aliás compensada com melhores receitas — foi motivada pela supressão dos bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, que ordinariamente se estabeleciam por ocasião de feriados, festejos, etc.

No mapa que se segue, damos a destrição do trafego nacional e internacional de passageiros:

|                          | 1917    |        |         |         | 1916    |        |         |         |
|--------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|
|                          | Classes |        |         | Totaes  | Classes |        |         | Totaes  |
|                          | 1.ª     | 2.ª    | 3.ª     |         | 1.ª     | 2.ª    | 3.ª     |         |
| Serviço nacional.....    | 16.703  | 60.496 | 284.468 | 361.367 | 14.540  | 68.170 | 299.813 | 382.523 |
| Serv. internacional..... | 2.336   | 1.376  | 6.234   | 9.946   | 2.102   | 2.455  | 5.481   | 10.038  |
|                          | 19.039  | 61.572 | 290.702 | 371.313 | 16.642  | 70.625 | 305.294 | 392.561 |

**Grande velocidade** — Apresenta os seguintes resultados.

| Classificação               | 1917          | 1916         | Diferença de 1917 em relação a 1916 |
|-----------------------------|---------------|--------------|-------------------------------------|
| Bagagens e cães.....        | 5.698\$39     | 6.206\$23,8  | - 507\$48                           |
| Mercadorias.....            | 130.372\$61   | 72.121\$80,2 | + 58.250\$80,8                      |
| Armazenagem e diversos..... | 30.274\$74,5  | 15.183\$91   | + 15.090\$83,5                      |
| Totaes.....                 | 166.345\$74,5 | 93.511\$95   | + 72.833\$79,5                      |

(Continua)

# OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Processo Clemenceau, 7 actos, por Bertini

O Colar da Felicidade, 3 partes

A Amiguinha, 3 partes



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

## COMP. PORTUGUEZA

| PART     | CHEG   | PART.    | CHEG  |
|----------|--------|----------|-------|
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R |       |
| 6 10     | 7 41   | 6 15     | 7 23  |
| 10 5     | 11 34  | 8 12     | 9 25  |
| b 6 30   | 7 48   | 12 5     | 1 14  |
| 8 20     | 9 49   | 8 28     | 9 26  |
| 12 25    | 1 54   | 10 12    | 11 27 |

| Lisboa-R | Queluz | Lisboa-R |      |
|----------|--------|----------|------|
| 5 50     | 6 33   | 7 8      | 7 40 |

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré |       |
|----------|---------|----------|-------|
| 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 59 |
| 5 30     | 6 50    | 12 20    | 11 36 |
| b 6 20   | 7 32    | 3 34     | 4 50  |
| 1 30     | 8 50    | 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 |      |
|----------|------------|----------|------|
| 7 50     | 8 32       | 8 47     | 9 26 |

| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R |      |
|----------|-----------|----------|------|
| 6        | 7 37      | 6 10     | 7 49 |
| 1 50     | 3 25      | 4 11     | 5 40 |
| a 5 20   | 6 50      | 8        | 9 36 |
| 6 2      | 17 39     | 8 30     | 10 6 |
| 10 20    | 1 54      |          |      |
| 12 16    | 1 48      |          |      |

| Lisboa-R | Sacavem | Lisboa-R |       |
|----------|---------|----------|-------|
| 6        | 6 56    | 6 55     | 7 49  |
| 9 5      | 9 57    | 8 44     | 9 36  |
| 1 50     | 2 44    | 10 40    | 11 30 |
| a 5 20   | 6 8     | 4 58     | 5 46  |
| 6 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 |      |
|----------|----------|----------|------|
| e 7 55   | 8 5      | e 7 20   | 7 30 |
| e 5 25   | 5 37     | e 9 20   | 9 30 |
| e 6 25   | 6 35     | e 5 57   | 6 7  |

| Lisboa-R | Setil | Lisboa-R |  |
|----------|-------|----------|--|
| 6        | 8 26  |          |  |

| Lisboa-R | Santarem | Lisboa-R |       |
|----------|----------|----------|-------|
|          |          | 8 54     | 11 36 |

| Lisboa-R | Entronc. | Lisboa-R |     |
|----------|----------|----------|-----|
| 5 20     | 9 38     | 11 26    | 5 5 |

| Entronc. | Alfarellos | Entronc. |    |
|----------|------------|----------|----|
| 4 25     | 2 19       | 1 57     | 10 |

| Lisboa-R | Porto   | Lisboa-R |         |
|----------|---------|----------|---------|
| n 8 30   | a 4 25  | 7 9      | 8 36    |
| 8 50     | 11 3    | o 1 33   | a 10 20 |
| 8 5      | 7 57    | 7 55     | 8 44    |
| 8 40     | d 12 40 | d 9 25   | 2 33    |

| Alfarellos | Aveiro | Alfarellos |      |
|------------|--------|------------|------|
| 10 55      | 6 49   | 12 10      | 7 37 |

| CHEG.      | PART.    | PART.      | CHEG. |
|------------|----------|------------|-------|
| Alfarellos | Figueira | Alfarellos |       |

|      |      |      |      |
|------|------|------|------|
| 2 50 | 4 45 | 7 30 | 8 21 |
|------|------|------|------|

| Colmbra | Figueira | Colmbra |       |
|---------|----------|---------|-------|
| 3       | 6 23     | 4 8     | 6 15  |
| 7 35    | 9 20     | g 6 30  | 8 15  |
| 11 25   | 2 13     | 11 35   | 1 27  |
| 4 35    | 6 25     | 2 55    | 6 30  |
| 12 30   | 3 43     | 10 40   | 12 21 |
|         |          | 12 40   | 4 15  |

| Colmbra | Louza | Colmbra |      |
|---------|-------|---------|------|
| 6 35    | 7 55  | 7 10    | 8 39 |
| 10      | 12 10 | 3 30    | 5 37 |

| Lisboa-R | Figueira | Lisboa-R |       |
|----------|----------|----------|-------|
| 8        | 4 45     | 2 55     | 11 50 |

| Lisboa-R | Caldas | Lisboa-R |      |
|----------|--------|----------|------|
| 5 30     | 11 15  | 4 30     | 10 9 |

| Caldas | Alfarellos | Caldas |      |
|--------|------------|--------|------|
| 1 40   | 10 55      | 11 40  | 8 23 |

| Porto | Aveiro | Porto |      |
|-------|--------|-------|------|
| 7 9   | 9 36   | 4 40  | 7 40 |
| 2 5   | 4 55   | 6 25  | 9 32 |
| 5 21  | 8 12   |       |      |

| Porto | Ovar | Porto |      |
|-------|------|-------|------|
| 5 30  | 7 14 | 7 58  | 9 43 |

| Porto | Espinho | Porto |     |
|-------|---------|-------|-----|
| 4 26  | 5 26    | 6     | 7 6 |

| Lisboa-R | Val. d'Ale. | Lisboa-R |      |
|----------|-------------|----------|------|
| 8 50     | 7           | 8 28     | 8 36 |

| Lisboa-R | Badajoz | Lisboa-R |      |
|----------|---------|----------|------|
| 8 50     | 10 50   | 5        | 8 36 |

| Lisboa-R | Guarda | Lisboa-R |      |
|----------|--------|----------|------|
| 8 40     | 2 31   | 9 35     | 2 33 |

| Entronc. | T. Vargens | Entronc. |      |
|----------|------------|----------|------|
| 8        | 1 49       | 4 40     | 9 40 |

| Entronc. | C. Branco | Entronc. |       |
|----------|-----------|----------|-------|
| 11 11    | 7 52      | 2 11     | 11 55 |

| C. Branco | Covilhã | C. Branco |      |
|-----------|---------|-----------|------|
| h 5 50    | 10 25   | h 5 59    | 9 55 |

| Setil | Vendas Novas | Setil |       |
|-------|--------------|-------|-------|
| 6     | 10 49        | 4 38  | 11 36 |

## BEIRA ALTA

| Figueira | Pampilhosa | Figueira |      |
|----------|------------|----------|------|
| p 8 35   | 10 46      | 11 40    | 1 46 |
| n 11 30  | 1 45       | 9        | 11 7 |
| 4 8      | 6 30       |          |      |

| Pampilh. | V. Formoso | Pampilh. |      |
|----------|------------|----------|------|
| 7 12     | 5 41       | 11 20    | 8 23 |

| Pampilh. | Guarda | Pampilh. |     |
|----------|--------|----------|-----|
| n 2 30   | 8 53   | o 9 5    | 3 6 |

| PART.    | CHEG.     | PART.    | CHEG. |
|----------|-----------|----------|-------|
| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. |       |

|        |       |      |       |
|--------|-------|------|-------|
| o 7 45 | 10 40 | 7 34 | 10 53 |
|--------|-------|------|-------|

## SUL E SUESTE

| Lisboa | Barreiro | Lisboa |       |
|--------|----------|--------|-------|
| e 6 15 | 6 55     | 6 30   | 7 10  |
| 8      | 8 40     | 7 22   | 8 5   |
| 10     | 10 40    | 9 25   | 10 5  |
| 11 30  | 12 10    | 11 40  | 12 20 |
| 1      | 1 40     | 1 20   | 2     |
| 4 30   | 5 10     | 3 3    | 2 45  |
| t 7 30 | 8 15     | 6 10   | 6 50  |
| 8      | 8 45     | m 8 10 | 8 55  |
| 11 30  | 12 15    | e 8 35 | 9 20  |
|        |          | t 9 50 | 10 35 |

| Lisboa | Moita | Lisboa |      |
|--------|-------|--------|------|
| 2 35   | 3 43  | 4 25   | 5 35 |
| 6 45   | 7 59  | v 8 10 |      |

| Lisboa | Setubal | Lisboa |       |
|--------|---------|--------|-------|
| 8      | 9 46    | 8 10   | 10 5  |
| 11 30  | 1 20    | 10 30  | 12 20 |
| 4 30   | 6 20    | e 5    | 6 30  |
| 8      | 10 5    | u 5 16 | 8 55  |
|        |         | u 8 35 | 10 35 |

| Lisboa | Aldegallega | Lisboa |       |
|--------|-------------|--------|-------|
| 8      | 10          | 8      | 10 5  |
| 11 30  | 1 20        | 10 20  | 12 20 |
| 4 30   | 6 20        | e 4 45 | 6 30  |
| 8      | 10 5        | u 8 25 | 10 35 |

| Lisboa | Evora | Lisboa |      |
|--------|-------|--------|------|
| 8      | 1 29  | 2 35   | 8 5  |
| 8      | 12 32 | 10 14  | 3 45 |

| Gadanha | Montemor | Gadanha |       |
|---------|----------|---------|-------|
| 12 25   | 1        | 10 50   | 3 45  |
| 11 10   | 11 45    | 10      | 10 40 |

| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa |      |
|--------|--------------|--------|------|
| 8      | 5 30         | 6 15   | 3 45 |

| Lisboa | Mora | Lisboa |      |
|--------|------|--------|------|
| 8      | 4 30 | 6 30   | 3 45 |

| Lisboa | Beja  | Lisboa |      |
|--------|-------|--------|------|
| 8      | 2 25  | 2 10   | 8 5  |
| 8      | 12 55 | 9 30   | 3 45 |

| Lisboa | Moura | Lisboa |      |
|--------|-------|--------|------|
| 8      | 5 45  | 6      | 3 45 |
| 8      | 5 40  | 6 10   | 8 5  |

| Lisboa | Villa Real | Lisboa |     |
|--------|------------|--------|-----|
| 8      | 10 50      | 3 40   | 8 5 |

| Tunes | Portimão | Tunes |      |
|-------|----------|-------|------|
| 7     | 8 17     | 5     | 6 33 |
| 10 15 | 11 32    | 1 55  | 3 15 |
| 8 10  | 9 30     | 6 10  | 7 23 |

| Garvão | Grandola | Garvão |       |
|--------|----------|--------|-------|
| 3 55   | 7        | 8 45   | 12 18 |
| 1 5    | 4 15     | 6 50   | 3     |

| PART. | CHEG. | PART.   | CHEG. |
|-------|-------|---------|-------|
| Tunes | V. R. | S. Ant. | Tunes |

|      |   |      |      |
|------|---|------|------|
| 3 30 | 8 | 8 30 | 11 4 |
|------|---|------|------|

| C. Branca | Faro  | C. Branca |      |
|-----------|-------|-----------|------|
| 5 10      | 11 30 | 6 45      | 1 17 |

## MINHO E DOURO

| Porto | Braga | Porto |       |
|-------|-------|-------|-------|
| 8 22  | 10 50 | 4 5   | 6 46  |
| 10 12 | 12 53 | 8 15  | 10 10 |
| 5 10  | 7 1   | 11 58 | 2 40  |
| 12 18 | 2 11  | 5 47  | 8 10  |

| Porto | Valença | Porto |       |
|-------|---------|-------|-------|
| 8 22  | 1 10    | 5 10  | 10 10 |
| 5 10  | 9 50    | 3 26  | 8 10  |

| Porto | Monsão | Porto |       |
|-------|--------|-------|-------|
| 8 22  | 1 53   | 4 26  | 10 10 |
| 5 10  | 10 34  | 2 47  | 8 10  |

| Vianna | Valença | Vianna |      |
|--------|---------|--------|------|
| 8      | 10 1    | 5 10   | 7 20 |
| 5 31   | 3 15    | 7 27   | 10 1 |
| 7 50   | 9 50    | 4 15   | 6 46 |

| Vianna | Monsão | Vianna |      |
|--------|--------|--------|------|
| 8      | 10 45  | 4 26   | 7 20 |
| 7 50   | 10 34  | 4 2    | 6 46 |

| Porto | Penafiel | Porto |      |
|-------|----------|-------|------|
| 7 7   | 8 54     | 4 53  | 6 46 |

| Porto | Marco | Porto |      |
|-------|-------|-------|------|
| 9 52  | 12 44 | 3     | 5 50 |

| Porto | Tua  | Porto |       |
|-------|------|-------|-------|
| 4 54  | 9 34 | 5 51  | 10 30 |

| Porto | Barea d'Alva | Porto |      |
|-------|--------------|-------|------|
| 8     | 3 50         | 12    | 7 54 |

| Regoa | B. d'Alva | Regoa |       |
|-------|-----------|-------|-------|
| 6 41  | 11 52     | 5 6   | 10 13 |

| Porto | Amarante | Porto |       |
|-------|----------|-------|-------|
| 8     | 11 5     | 7 55  | 10 30 |
| 4 54  | 7 27     | 4 52  | 7 54  |

| Regoa | V. Real | Regoa |      |
|-------|---------|-------|------|
| 8 32  | 9 51    | 5 27  | 6 37 |

| Regoa | Vidago | Regoa |      |
|-------|--------|-------|------|
| 12 45 | 4 20   | 10 46 | 2 34 |

| Pocinho | Carviães | Pocinho |       |
|---------|----------|---------|-------|
| 3 20    | 5 5      | 10 39   | 12 12 |

## NACIONAL

| St. Comba | Vizeu | St. Comba |      |
|-----------|-------|-----------|------|
| 1 6       | 8 24  | q 6 50    | 8 55 |
| 9 35      | 12    | r 11 15   | 1 20 |
| n 3 57    | 6 10  | 4 25      | 6 30 |

| Tua    | Bragança | Tua     |      |
|--------|----------|---------|------|
| c 9 40 | 5        | 8 15    | 1 55 |
| 3      | 9 5      | r 11 40 | 6 30 |

## VALLE DO VOUGA

| PART    | CHEG    | PART    | CHEG |
|---------|---------|---------|------|
| Espinho | Sarnada | Espinho |      |

|      |     |   |      |
|------|-----|---|------|
| 5 45 | 9 6 | 4 | 7 31 |
|------|-----|---|------|

| Espinho | Vizeu | Espinho |      |
|---------|-------|---------|------|
| 8 30    | 3 45  | 12 20   | 7 40 |

| Aveiro | Sarnada | Aveiro |      |
|--------|---------|--------|------|
| 10     | 11 38   | 7      | 8 46 |
| 7 15   | 8 52    | 4 30   | 6 5  |

| Vizeu  | Sarnada | Vizeu  |      |
|--------|---------|--------|------|
| q 4 30 | 8 36    | n 5 30 | 10 2 |
| l 6 36 | 10 36   |        |      |

## POVOA DE VARZIM

| Porto  | Povoa | Porto   |       |
|--------|-------|---------|-------|
| 8 45   | 10 24 | 5       | 6 57  |
| 11 15  | 12 40 | 8 20    | 9 54  |
| e 5 15 | 6 50  | x 12 20 | 1 50  |
| 8      | 9 34  | 4 50    | 6 25  |
|        |       | / 9 10  | 10 39 |

| Povoa | Famalicão | Povoa  |       |
|-------|-----------|--------|-------|
| 7     | 8 22      | z 7 10 | 8 29  |
| 4     | 5 20      | 10 10  | 11 26 |
|       |           | k 3 25 | 4 45  |
|       |           | 7 20   | 8 38  |

## GUIMARAES

| Trofa  | Guimarães | Trofa |      |
|--------|-----------|-------|------|
| 1 7 40 | 9 13      | 11 40 | 1 11 |
| 7 25   | 8 57      | 1 2   | 3 43 |

| Trofa | Fafe  | Trofa |      |
|-------|-------|-------|------|
| 9 36  | 12 12 | 6 38  | 9 7  |
| 6 5   | 8 34  | 4 10  | 6 48 |

a Directos expressos ou rápidos  
b Semi-directo.  
c Quintas, e sábados  
d Porto-Campanhã.  
e Dias úteis.  
f Domingos e feriados.  
g Dia 23 de cada mez.  
h Segundas-feiras  
i Terças-feiras.  
j Segundas, terças, quintas e sab  
k Quartas-feiras.  
l Sábados.  
m Não ha aos sab, e domingos.  
n Terças, quintas a sábados.  
o Segundas, Quartas e sextas.  
p Seg., quartas, sextas e dom.  
q Terças e quintas-feiras.  
r Segundas