

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Secretario de Redacção — MANOEL ANDRADE GOMES

Redactor — DR. QUIRINO DE JESUS

Administrador — J. DA SILVA PEREIRA

Representante em Paris — GUERRA, MAIO — Rue du Helder, 8

10.º do 36.º anno LISBOA, 16 de Maio de 1923 Numero 850

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminho de Ferro do Estado (Sul e Sueste e Minho e Douro) — Classificação geral de mercadorias.

Tabelas de preços de tarifa especial n.º 1 g. v.

Sul e Sueste — Aviso ao Publico B 833 — Novo regime tarifario.

Tarifas especiaes de g. v. n.ºs 1, 2 e 3.

Complemento ás Tarifas de Despezas accessorias.

Tarifa de Transporte Fluvial.

» de Camionagem em Lisboa.

» de Aluguer de Terrenos.

» do Ramal das Lezírias.

Companhia Portuguesa — Tarifa de Camionagem entre a estação de Fatela e a vila de Penamacor.

SUMMARIO

| | |
|---|-----|
| <i>Descarrilamentos administrativos</i> , por J. Fernando de Sousa | 137 |
| <i>Manual do viajante em Portugal</i> | 138 |
| <i>As reclamações da F. N. C.</i> , por Quirino de Jesus | 139 |
| <i>Viagens e Transportes</i> | 140 |
| <i>Linhas portuguezas</i> | 141 |
| <i>Postos sanitarios nas estações de Ovar e Torre das Vargens</i> | 142 |
| Parte financeira: | |
| Boletim Commercial e Financeiro | 142 |
| Cotações | 142 |
| <i>Os novos comboios rapidos em França</i> | 143 |
| Parte oficial | 143 |
| <i>Congresso Internacional de Caminhos de Ferro</i> | 144 |
| <i>Um novo hotel em Villa Real de Santo Antonio</i> | 145 |
| <i>Redução no transporte em caminho de Ferro, aos mutilados da Guerra</i> | 145 |
| <i>Caminho de Ferro de Carregado a Peniche</i> | 145 |
| <i>O ouro da França</i> | 146 |
| <i>Emprego do hidrogeneo como substituto do carvão</i> | 146 |
| <i>Metropolitano silencioso</i> | 146 |
| <i>O Helium</i> | 146 |
| <i>Caminho de Ferro de Angola</i> | 146 |
| <i>Pesquisas de Carvão</i> | 146 |
| <i>Carteira do acionista</i> | 146 |
| <i>Falta de espaço</i> | 146 |

Descarrilamentos administrativos

Recordei no artigo anterior os preceitos legislativos que regem a acção do Estado em materia de concessões de caminhos de ferro. Analysei um decreto de 1920, que, sob pretexto de facilitar a applicação dos preceitos vigentes, veio trazer a confusão e a desordem pela extensão e alcance que se pretendeu dar áquele diploma.

Vamos cumprir a promessa, que fizemos, de exemplificar o asserto.

E' sabido que na região carbonifera que de Rio Maior se estende a Porto de Moz, Leiria e Pombal, compreendendo ainda a zona de Obidos e outras, se encontram linhões em abundancia, contendo, em geral, grandes percentagens de materias volateis.

E' verdadeiramente criminoso o abandono a que teem estado votada, mesmo durante a crise provocada pela guerra.

Em certa altura houve iniciativas benemeritas, e hoje o conhecimento dos jazigos, devido a numerosas pesquisas efectuadas, faz conceber legitimas esperanças ácerca do seu valor e do papel que podem representar na economia nacional.

Da região que se estende para o sul de Porto de Moz já os leitores teem conhecido, pois a ela me referi pormenorizadamente na *Gazeta* do ano findo.

Constituiu-se a Empresa Mineira do Lena, e desde que verificou a boa qualidade da linhite, utilisavel em locomotivas, e se certificou da possança do jazigo, teve que defrontar com o problema dos transportes, de cuja solução depende o futuro das minas.

Estudou-o e resolveu-o, adoptando o alvitre que mais viavel e efficaz parecia: a construcção de um ramal de via larga, tão curto quanto possivel, que das proximidades de Porto de Moz viesse entroncar, com o minimo percurso, na linha de Oeste.

O apeadeiro de Pataias, que é facil transformar em ampla estação, estava naturalmente indicado para ponto de bifurcação.

Elaborou-se o projecto, preparou-se um accordo com a Companhia Portuguesa, que tem todo o interesse em chamar uma importante corrente de trafego á sua linha e em favorecer a exploração de combustiveis, que pode empregar em larga escala, conforme os resultados das experiencias feitas nas suas locomotivas.

Devia a Empresa requerer a concessão ao Ministerio do Commercio, que mandaria cumprir as formalidades legais do inquerito, o qual tinha de correr pela Direcção de Fiscalisação e podia ser feito em curto praso. Seriam ouvidas a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro e a Commissão superior dos Caminhos de Ferro junto do Estado Maior.

Sobre os pareceres emittidos resolveria o Governo, classificando o ramal, que ficava pois pertencendo á rede complementar.

Depois de se assegurar de que a Companhia Portuguesa não queria exercer o direito de opção, que lhe assegura o art. 30.º do contracto de concessão da linha Torres-Figueira-Alfarellos, podia fazer a concessão nos termos do art. 2.º § 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, sendo o ramal destinado exclusivamente ao transporte das minas, ou no das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, se abrangesse tambem um serviço publico de transportes, o que assegurava o beneficio de isenção de direitos para o material fixo e circulante, e a utilização em proveito proprio dos impostos de transito e sello durante os primeiros 30 annos e a isenção de impostos durante o mesmo periodo.

Não se fez assim, porque se julgava que era ao abrigo do decreto de 1920 que a concessão tinha de ser feita. E fê-la o Ministro do Trabalho, sem inquerito previo, sem audiencia da Junta Consultiva, nem da estação militar competente, nem da Companhia Portuguesa.

Reconheceu-se á ultima hora que o processo ia descarrilado, o que é grave em materia de caminhos de ferro, e procurou-se carrilal-o, isto é, fazel-o seguir os tramites legais, para que a concessão seja feita pelo Ministerio competente.

Questão de hyssope? Rivalidade de mandarinos burocraticos? De modo algum. Respeito da lei, que se baseia em judiciosas considerações.

O inquerito e a classificação, obrigatorios para todas as linhas novas, seja qual fôr a sua extensão ou destino, teem por fim a dar ensejo a que se ponderem todos os elementos do problema e se não fixem á tóa os elementos da rede ferro-viaria.

A construcção e a exploração de um caminho de ferro criam um monopolio, acrescentam ao dominio

publico uma parcela, que faz parte do systema de communicações, com enorme importancia economica e militar.

Façamos uma hypothese no caso sujeito. Concedia-se ao abrigo do decreto de 1920 e sem mais formalidades um ramal de via larga de Pataias a Porto de Mós. O desenvolvimento de serviços aconselhava segundo ramal, do extremo sul do couto mineiro ao Entroncamento. Em determinada ocasião ligavam-se os dois troços no terreno do couto, e assim ficava constituida uma transversal de via larga entre as linhas de Leste e Oeste, alem da ultima linha avançada de posições defensivas de Lisboa, Santarem a Peniche. E tudo isso se teria feito sem ouvir a estação militar competente!

Um caso semelhante se deu com a concessão de um ramal de via larga da estação de Obidos ás minas proximas de linhite, (esta sem valor militar) sem cumprimento dos preceitos legais, feita pelo Ministerio do Trabalho, nos termos do decreto de 1920.

Ha porém um caso mais curioso, a que aludi de passagem no artigo anterior e que vou referir mais miudamente.

Pelas alturas de 1916 ou 1917 estavam em pesquisas, proximo da Batalha, jazigos de linhites, a que se attribuia grande valor. Julgou-se tão urgente a sua exploração que se procurou resolver sem a minima delonga o problema dos transportes, pela concessão verbal, feita com omissão de todas as formalidades legais, de um caminho de ferro de via de 1^m da Batalha á estação de Martingança.

Não se procedeu ao inquerito prescripto pelo decreto de 1898. Não se consultou previamente a Companhia Portuguesa, como era o seu direito. Não se ouviu a estação consultiva alguma das que a lei prescreve. Não se classificou o ramal. Não se publicou diploma de concessão. Não se approvou projecto de que derivasse o direito d'expropriação.

E todavia houve a concessão, que os interessados invocaram no pedido de aluguer de carris usados das linhas do Estado. Apparece a requerel-o uma empresa mineira, que não tem existencia legal conhecida e devidamente registada, declarando que está auctorizada a explorar o caminho de ferro para o transporte das minas. N'esses termos se effectivou o aluguer.

São comprados por outra entidade os terrenos para a plataforma da linha. Constroe-se esta e apparece terceira entidade a contractar com a Companhia Portuguesa a construcção de um caes de serviço da linha, na qual é usada uma locomotiva alugada por uma quarta entidade.

E n'essa linha, construida para serviço da mina, fazem-se transportes de serviço publico sem prévia auctorisação.

Pode haver mais completa barafunda?

Em dada altura, paralyzada a mina, consta que o constructor do caminho de ferro pretendia levantar os carris, considerando-os inutilisados e pagando-os pelo preço que serviu de base ao aluguer, para lhes dar applicação n'outra parte. Entretanto a concessão da mina da Batalha fôra transferida para a Empresa Mineira do Lena, que a adicionava ao seu couto mineiro e que se ia achar privada do meio de transporte para aquella creada. Ora a jurisprudencia que a isso se oppunha estava assente. Dera-lhe origem o ramal da estação de Casa Branca á mina da Nogueirinha, concedido por decreto de 21 de novembro de 1877 ao representante da Companhia mineira nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864. Ficava, pois, incorporado no dominio publico. Era instrumento in-

dispensavel da exploração da mina, sendo pois o seu usufructo conexo da mina. Assim se procedeu, sempre, que a mina mudou de concessionario.

A nenhum se consentiu o levantamento dos carris.

Mais tarde, por alvará de 20 de Novembro de 1902, foi concedido um caminho de ferro, de um metro de largura, da mina das Tulhas até em frente da ilha do Pecegueiro.

No alvará declarava-se que a concessão caducaria quando cessasse a exploração das minas, revertendo a linha e seu material fixo para o Estado sem indemnizações para o concessionario.

Como todos os caminhos de ferro pertencem ao dominio publico, a construcção de uma linha automaticamente o incorpora n'elle, independentemente dos tramites seguidos para a concessão.

E se a linha é de serviço da mina, que tambem pertence ao Estado, o direito de a usufruir transmite-se com a transferencia da concessão da mina.

Após este exemplo bem frisante da falta de unidade e coherencia das actuaes normas administrativas em materia de caminhos de ferro, poderiamos referir-nos a numerosos projectos de lei apresentados e votados sem respeito de um plano geral e methodico de acção.

Deixemos porem essas phantasias legislativas para nos occuparmos dos caminhos de ferro assentes em leito de estrada.

Por um illogismo lamentavel não foram postos, como era devido, sob a alçada da Direcção de Fiscalização e mais tarde da Direcção Geral de Caminhos de ferro.

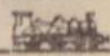
Entregaram-se, mesmo no que respeita á exploração, á acção fiscal das Direcções das Obras Publicas.

A despeito das reclamações apresentadas nos inqueritos classificaram-se e concederam-se linhas americanas, como a de Braga a Vila Verde e Viana do Castelo aos Arcos, coincidindo com dois troços das linhas do Alto Minho, cuja concessão não está caduca.

Vai succeder talvez o mesmo á linha de Setil, ás Caldas e Peniche. Com directriz quasi identica é agora requerida uma linha sobre leito de estrada ao mesmo tempo que na Camara dos Deputados está em andamento um projecto de lei para a construcção, pelas Camaras municipaes interessadas, de uma linha de Peniche pelo Cadaval e Alenquer ao Carregado, constituindo uma diagonal do quadrilatero das linhas classificadas, Leste, Oeste, Setil a Peniche e Carregado a Torres, isto sem inquerito previo e com menosprezo do plano geral decretado após detido estudo.

Os factos que deixamos apontados e outros muitos que poderiamos citar mostram bem a necessidade de dar unidade e coordenação á acção das diversas estações officiaes em materia ferroviaria, para o que basta transferir os serviços dos caminhos de ferro sobre estradas para a Direcção Geral de Caminhos de ferro e codificar a legislação, de modo que fiquem bem assentes os principios e normas que regulam tão importantes assumptos.

J. Fernando de Souza.



Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição (em portuguez e francez).

Dirigir-se á Administração d'esta Gazeta.

As reclamações da F. N. C.

Todos os males do paiz vêm bater neste ponto: carestia crescente da vida, com as respectivas decadências e eliminações da população. Deante do desenvolvimento desta calamidade a Federação Nacional das Cooperativas resolveu promover comícios de reacção vigorosa, tendo sido os primeiros no dia 6 do corrente, em Lisboa e no Porto. E' provavel que muita gente da politica e da nova riqueza não ligue importancia ao caso. De muitos modos não procedem bem.

Achamos conveniente registrar as reclamações votadas nos comícios de 6 de Maio para serem apresentadas aos poderes publicos. São as seguintes:

1.^a—Aprovação urgente do projecto de lei sobre cooperativas, apresentado pelos deputados dr. Vasco Borges e Carlos Pereira, com as modificações propostas pela Federação Nacional das Cooperativas.

2.^a—Creação de um fundo especial destinado ao credito cooperativista, á semelhança do que se tem feito n'outros paizes, e entre nós com o credito agricola e com as cooperativas de pesca.

3.^a—Importação livre, durante um anno, dos generos e productos de primeira necessidade, e aggravamento dos impostos alfandegarios sobre os objectos de luxo ou superfluos.

4.^a—Não permitir novos aumentos da circulação fiduciaria, e passagem para a Caixa Geral de Depositos das funções officiaes bancarias, que até agora teem sido desempenhadas pelo Banco de Portugal e Banco Nacional Ultramarino.

5.^a—Energicas medidas repressivas contra os que desviarem somas avultadas de capitales portuguezes para o estrangeiro, indo até ás penas de confisco e de expulsão perpetua.

6.^a—Nacionalisação da industria da moagem e centralisação de todas as operações cambiaes n'um Banco Nacional ou na Caixa Geral de Depositos e suas agencias

7.^a—Redução das despesas publicas, suspensão de novas nomeações de funcionarios publicos, durante 5 anos, pelo menos, e encerramento das escolas militares, durante o mesmo periodo.

8.^a—Actualisação dos impostos, obrigando os detentores de grandes fortunas a pagar o que devem, em proporção do augmento dos seus rendimentos e do valor real que pagavam em 1914.

9.^a—Declaração incompativeis as funções de ministro, de parlamentar e de funcionario publico, com as de administrador, procurador ou agente de grandes empresas ou sindicatos de negocios.

10.^a—Medidas tendentes a evitar que os jornaes sejam propriedade de «trusts» financeiros ou de empresas mercantis e estejam sob a direcção ou na dependencia de estrangeiros.

11.^a—Que sejam tomadas medidas que evitem a desnacionalisação do territorio portuguez, limitando e difficultando a aquisição de predios por estrangeiros.

12.^a—Proibir o exercicio de commercio de generos alimenticios aos individuos e sociedades que não tenham mercearias ou armazens de generos franqueados ao publico e devidamente registados, e sanções penaes contra os que negociarem com aquelas entidades.

13.^a—Instrução militar dos recrutas ruraes, dentro dos seus concelhos, a fim de se evitar a sahida de braços dos campos, e combater o urbanismo.

14.^a—Repressão energica do contrabando e applicação rigorosa da lei sobre lucros ilicitos.

15.^a—Applicação rigorosa da lei n.º 922, contra os falsificadores, e julgamento dos açambarcadores, especuladores e contrabandistas, em processo sumario, por tribunaes marciaes.

16.^a—Extinção de todos os monopolios.

17.^a—Encerramento definitivo dos clubs e casas de jogo; prohibição de abertura de novas tabernas e que as existentes fechem ás 21 horas, e reprimir a prostituição.

18.^a—Medidas energicas e, ao mesmo tempo, protectoras, que determinem o cultivo de todas as propriedades rusticas.

19.^a—Obrigaçao de todos os proprietarios ruraes indicarem, annualmente, a area de terras que teem cultivadas e incultas, justificando o motivo porque não fizeram o cultivo de todas.

20.—As terras conservadas incultas sem motivo aceitavel, serão dadas de renda, pelos municipios, em hasta publica, por conta dos seus proprietarios, por praso não inferior a cinco annos.

Este programa radicalissimo só podia ser executado por uma revolução. Bastaria ainda saber se com isso melhorariam, como a F. N. C. espera, as condições da produção, do equilibrio e da vida. Parece-nos que as muitas aspirações boas incluídas nas reclama-

ções da F. N. C. teriam ainda assim de ser levadas á pratica de maneira diferente para serem eficazes as providencias. Elas servem, no entretanto, para dar a entender quão longe vão avançando entre os abusos e injustiças da epoca os sofrimentos e as impaciencias de numerosos elementos das classes medianas e pobres.

Sempre achámos necessario que por necessidade de equilibrio e para atenuação progressiva das adversidades formidaveis dessas classes, fosse promovido pela propria governação o desenvolvimento das cooperativas, fornecendo creditos e outras vantagens até ás de consumo. Para o mesmo e outros fins de ordem social, racional e humana, temos insistido em que é indispensavel reorganizar toda a assistencia publica; dar-lhe recursos e condições para satisfazer á sua missão; reprimir o jogo; diminuir a actividade da taberna; atacar os problemas postos pela prostituição; guerrear o espirito de agiotagem e especulação em todas as suas formas; impedir a evasão de fortunas; fazer uma grande reforma bancaria, agraria e agricola. Estamos assim de acordo com certas ideias essenciaes do programa da F. N. C. Mas tem de ser diversa, em muitos casos, a maneira de as pôr e de as realizar. Sobre alguns pontos vamos fazer algumas considerações especiaes.

A nacionalisação absoluta da industria da moagem, da banca e de todo o negocio do cambio e do credito, para onde se dirige fatalmente o pensamento da F. N. C., é irrealisavel sem uma revolução bolchevista, que a propria F. N. C. não quiere. Só é praticavel e eficaz oferecer á industria e ao commercio privados a concorrência de instituições adequadas do Estado e dos municipios, conforme os casos. A Manutenção Militar, a Caixa Geral de Depositos, os Armazens Reguladores, e outras entidades ou estabelecimentos publicos existentes ou a crear, podem servir para esses fins, sem se destruir o regime do direito e da liberdade. Simplesmente isso mesmo não é possivel sem uma reforma de toda a administração do Estado e das autorquias locaes.

No estado actual das cousas, tudo o que se queria fazer em tal caminho apresenta o grave perigo de se repetirem os casos dos Transportes Maritimos, da Aviação de Cintra, dos Bairros Sociaes, dos Abastecimentos, de Paris, do Rio... de toda a parte. As desordens industriaes e commerciaes do Estado em combinação com todas as dos particulares que subsistiriam em todos os sectores da actividade economica, afundariam ainda mais depressa o paiz.

A propria Caixa Geral de Depositos, por melhores que tenham sido os cuidados da sua administração autonoma, não está em condições de concentrar em si o negocio dos cambios e *as funções bancarias que até agora têm sido desempenhadas pelo Banco de Portugal e pelo Banco Nacional Ultramarino*. Estes dois Bancos precisam de uma reforma poderosa, como sempre temos acentuado, porque estão ligados essencialmente á desorganisação do Estado e de toda a economia nacional. Quem a fizer convenientemente, juntando-a com a da lei bancaria geral, que não pode ficar assim, terá feito, a bem dizer, metade daquilo que é indispensavel para os maiores interesses do Thesouro, para a produção efectiva e para a vida e equilibrio das classes. Mas a Caixa não está preparada para substituir esses bancos, nem pode sê-lo, nem ela mesma pode continuar assim.

A *actualisação dos impostos* preconizada pela F. N. C. é uma formula tão má que está sendo applicada pelo Governo, estando ahi uma das principaes causas do encarecimento da vida desde Janeiro e sobretudo desde o aparecimento da nova pauta, ao mesmo tem-

po que o Thesouro publico faria uma ficticia estabilização de cambios com perdas enormes do Estado, que estão por conhecer, e com a politica mistificada dos empréstimos. A tributação desigual e anti-social de 1914 está sendo cada vez mais actualisada em todos os seus aspectos, e os seus graves efeitos não podem ser absolvidos com a justa reivindicação ainda necessaria da parte do Estado nos lucros de guerra capitalisados. Nem podemos esquecer que a *actualização* nas contribuições conjugada com as outras feitas nas tabelas, nas tarifas e nos preços de todos os serviços publicos e particulares, segundo o sistema seguido pelo Estado, e pelas classes, e ainda consagrado no programma da F. N. C., é contrario a todos os fins que esta pretende. Ela supõe a falta de confiança no saneamento monetario. Ela conduz terrivelmente ao agravamento dos agios e da carestia e de todos os outros sintomas da desorganisação e da desordem.

Ela resulta de outro principio erroneo que está na essencia do programa. Imagina-se que a produção e a riqueza do paiz são identicas ás de 1914, ou talvez superiores como alguns imaginam. A primeira não chegou ainda ao nivel antigo em nenhum dos paizes europeus que trabalham cada vez mais. Só teria chegado a ele aqui, onde se trabalha cada vez menos em toda a parte, mas especialmente na terra de onde uma parte da população sahiu para as explorações mercantilistas e orçamentaes das villas e das cidades e para o estrangeiro! Iludem-se com o facto do aparecimento de umas tantas fabricas novas de cimento, de ceramica e de outros produtos mais, sem repararem não só em que as antigas estão em geral arruinadas nos seus maquinismos, na sua organização, no seu rendimento em quantidade, qualidade e valor intrinseco, mas também no facto de só podermos restaurar-nos decisivamente pela agricultura. Quanto á riqueza nacional está reduzida para ahí a metade do que era, para quem sabe ver que estamos a viver cada vez mais dos capitaes e recursos do passado e dos saques sobre o futuro dentro e fóra do país e que se não fazem as reparações e conservações indispensaveis na economia publica e privada.

Acertadamente coloca a F. N. C. em alto logar a necessidade de se reduzirem as despesas publicas, para o que não basta a suspensão de novas nomeações. Nem seria de grande peso decisivo o encerramento das escolas militares durante cinco annos, supondo que isto se pudesse fazer em absoluto sem graves inconvenientes publicos de varias especies. A reorganização geral dos quadros dos serviços do Estado e das autarquias, com os maiores córtes possiveis nos encargos, como desde de Novembro se vem fazendo com exito na Austria, é o ponto de partida de toda a alta governação precisa no caminho da reforma, do fomento e do equilibrio social.

Mas como querem que tudo isto seja feito pela acção dos ministerios comuns, com todas as prisões e dificuldades que lhes vêm das engrenagens partidarias e das situações estabelecidas? Elles somente podem fazer o que têm feito. A sua melhor obra é a da conservação de uma certa ordem apenas capaz de servir para que dentro d'ela cresçam todas as causas de desordem. E' o titulo de honra do sr. Antonio Maria da Silva.

Pois não é evidente que sem a Presidencia da Republica formar pelo acordo com os partidos um governo de caracter extraordinario para resolver os maiores problemas nacionaes no uso de largas autorizações parlamentares, tudo será apenas reclamar e em vão?

Quirino de Jesus.



Reforma de tarifas

Entraram em vigor, no dia 8 deste mez, nas linhas do Estado, as novas tarifas.

Da reforma geral do régimen tarifario dos caminhos de ferro portuguezes, foram as dos Caminhos de Ferro do Estado as ultimas a ser postas em vigor, cremos que por não terem tido a sancção da Junta Consultiva os primeiros projectos que lhe foram apresentados. D'ahi a razão porque tendo nas demais empresas começado a ter applicação as novas tarifas desde fins de Fevereiro n'umas, e principios de Março n'outras, como tivemos ocasião de noticiar, só agora começaram a vigorar as do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Da mesma forma que nos occupámos das tarifas das outras linhas, salientando as diferenças das que por ellas foram substituidas, vamos tratar de pôr o leitor ao corrente do que de novo estas conteem.

Linhas do Sul e Sueste. — Nestas linhas o novo regimen é assim constituido:

Tarifa espeeial n.º 1 de grande velocidade. — Comprehende dez capitulos a saber: I—Bilhetes de ida e volta. II—Bilhetes colectivos e de caixeiros viajantes. III—Bilhetes de assignatura. IV—Comboios tramways. V—Bilhetes de gare. VI—Aluguer de salões e toilettes-camas. VII—Telegrammas particulares. VIII—Volumes de peso até 10 kilogramas. IX—Transporte de mercadorias diversas. X—Animaes vivos por vagão completo.

A nomenclatura dos capitulos desta tarifa não difere da anterior. Vejamos agora as diferenças que encontramos em cada um dos capitulos.

No *capitulo I* foram os preços dos bilhetes augmentados a partir de Valdera e Poceirão em quantidades que vão desde 7 até 25 %, sendo, na maioria dos casos, esses augmentos insignificantes.

Os preços de Lisboa para as estações do Vale do Sado apresentam uma diferença para menos na nova tarifa de uns 40 %, em virtude de terem sido estabelecidos pela *via Alcaccer*.

Foram tambem estabelecidos bilhetes entre Setubal e algumas estações do Vale do Sado, *via Alcaccer*.

Encontram-se incluidas as estações de Alcaccer-Sul e Lagos com bilhetes, para varias estações, que não figuravam na antiga tarifa.

As condições destes bilhetes são eguaes ás da anterior tarifa.

Capitulo II. — A base dos *bilhetes colectivos em 3.ª classe para operarios* passou de \$01 a \$01,2 por passageiro e kilometro, e a dos para *estudantes* até 100 kilometros, passou de \$02 a \$02,2 em 2.ª, e de \$01,2 a \$01,5 em 3.ª; por cada kilometro excedente de 100, subiu de \$01,2 e \$01 a \$01,5 e \$01,2, em 2.ª e 3.ª classe, respectivamente.

Condições eguaes ás anteriores.

Os bilhetes para *grupos de artistas*, não superiores a 10 pessoas continuam como até aqui a ter a redução de 50 %.

Os bilhetes de *identidade para caixeiros viajantes*, que dão direito á redução de 50 % sobre os preços

da tarifa geral, cujo custo era pela antiga de 20\$00 passou a custar 25\$00.

Capitulo III. — Bilhetes de assignatura. — Os augmentos n'estes bilhetes variam tambem desde 7 a 25 %. As suas condições pouco diferem das da anterior tarifa.

A concessão de 50 % nos bilhetes de assignatura para estudantes para um percurso maximo de 40 kilometros que até aqui só attingia os estudantes até os 13 annos, foi ampliada até os 18 annos de idade, o que é de grande vantagem para alumnos dos liceus e outros estabelecimentos de instrucção secundaria.

Capitulo IV. — Bilhetes de 2.^a e 3.^a classe entre Portimão e Faro, e Villa Real de Santo Antonio e Faro e paragens intermedias, nos comboios tramways. — Foram ligeiramente augmentados.

A sobretaxa estabelecida para percursos excedentes passou de \$102 em 3.^a classe e \$05 em 2.^a, a ser uniforme de 20 % sobre o preço correspondente ao excesso do percurso.

Capitulo V. — O custo de um bilhete para uma entrada na gare subiu de \$04 a \$05. Os de assignatura não sofreram augmento algum, assim como os bilhetes para proprietarios ou correctores de hotéis ou estabelecimentos de trens de aluguer.

Continua.

Serviço de camionagem entre a estação de Fatela-Penamacor e a vila de Penamacor

Entra no dia 20 em vigor uma tarifa combinada entre a Companhia Portuguesa e a Empresa de Transportes de Viação, L.da, de Penamacor, para serviço de camionagem entre a estação de Fatela-Penamacor e a importante vila de Penamacor.

O serviço de passageiros será feito em camionetes montadas sobre pneus de borracha, com todas as comodidades proprias deste genero de transportes.

O preço da passagem é de 8\$00 por cada passageiro.

No despacho central de Penamacor vender-se-hão bilhetes directos, de simples ida, para Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira, Porto, Covilhã, Fundão, Castelo Branco e Entroncamento.

Para qualquer outra estação da rede da C. P., o Despacho Central pode fornecer um bilhete provisório notrajecto do caminho de ferro, que será substituido pelo definitivo na estação de Fatela.

A estação de Lisboa-Rocio venderá bilhetes das tres classes para a carreira de camionetes de Penamacor, compreendendo o custo dos transportes em caminhos de ferro e o da camionete, até á totalidade de 12 em cada dia.

O preço do transporte das bagagens dos passageiros entre a estação e a vila de Penamacor é de 1\$00 por cada fracção indivisivel de 10 quilos, sendo o seu peso limitado a 30 quilos.

A Empresa de Viação, L.da, de Penamacor fará tambem serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade aos preços seguintes:

Volumes a que é applicavel no caminho de ferro a tarifa 8 de g. v.:

Volumes de 1 até 5 quilos..... \$70 por volume

» » 6 » 10 » 1\$00 » »

Mercadorias em g. v.: \$70 por fracção indivisivel de 10 kilos, com sujeição ao minimo de cobrança de 1\$00.

Animaes taxados a peso no caminho de ferro, dinheiro amoedado, e quaesquer mercadorias em grande velocidade, o dobro da taxa de g. v.

As condições da tarifa são analogas ás de outras de camionagem já existentes.

Este serviço constitue um melhoramento importante que muito deve concorrer para o desenvolvimento das relações commerciaes da vila de Penamacor com o resto do paiz.

Classificação geral de mercadorias

O *Diario do Governo* de 4 do corrente insere uma rectificação á portaria n.º 3:464 que approvou o novo regime tarifario, determinando que a pagina 201 da classificação geral de mercadorias em pequena velocidade, onde se lê *Cortiça em quadros ou rolhas* (*), se leia simplesmente *Cortiça em quadros*, e na linha a seguir se inscreva *Cortiça em rolhas* (*Vide rolhas*).

N'esta conformidade as diferentes empresas ferroviarias fizeram circulares com a rectificação annunciada.

Lugares de luxo no Expresso Lisboa-Porto

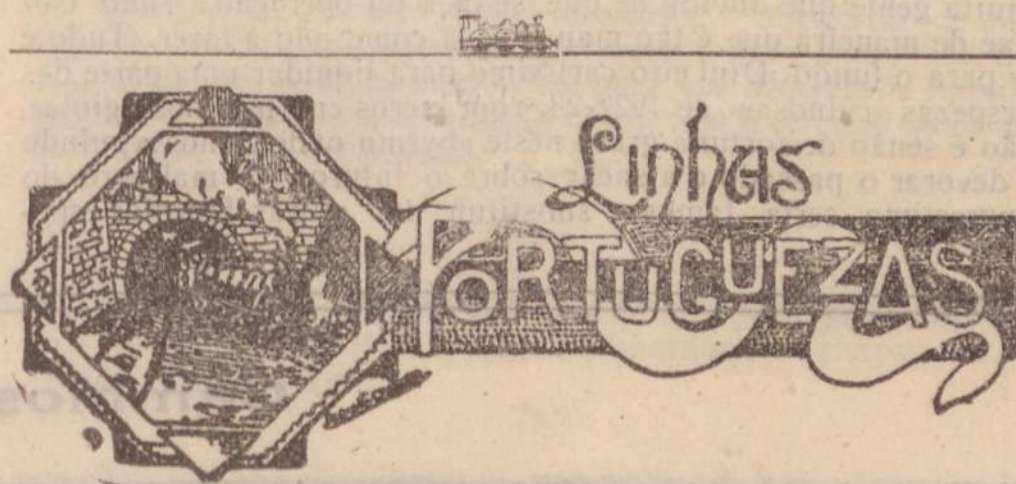
A partir do dia 1 do proximo mez de Junho, é fixado em 15\$00 o supplemento a cobrar pela utilização de cada lugar na carruagem-salão da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que circula entre Lisboa e Porto pelo comboio *Sud Express*.

A importancia deste supplemento é captiva do imposto de selo, mas isenta de qualquer sobretaxa adicional.

Com estas disposições publicou recentemente a C. P. o 1.º aditamento á sua tarifa especial interna n.º 5 de grande velocidade.

Apeadeiros de Lares e Santo Aleixo

Desde o dia 1 d'este mez os apeadeiros de Lares e Santo Aleixo, situados na linha de Torres á Figueira e a Alfarellos, cujo serviço se acha indicado na nota 27 do Aviso ao Publico A n.º 53 de 26 de Dezembro de 1922, passam a prestar o serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, nas condições da nota 12 do referido Aviso ao Publico.



Material circulante para a Companhia Nacional—O pedido de locomotivas e vagões feito por esta Companhia, para lhe serem fornecidas pelas reparações da Alemanha, deve ser attendido na proxima requisição a fazer-se no segundo semestre d'este anno.

Estação do Rocio—Acham-se concluidas as obras n'esta estação, estando já construidas as bilheteiras dos comboios tramways, no vestibulo superior, onde tambem foi instalada em gabinete proprio, a secção militar do Ministerio da Guerra, que esteve funcionando no gabinete da Fiscalização do Governo.

Na proxima semana deve começar a venda de bilhetes nas novas bilheteiras.

Postos sanitarios nas estações de Ovar e Torre das Vargens

A Companhia Portuguesa que, nos ultimos tempos tem dado um grande desenvolvimento ao seu Serviço de Saude de que é chefe o sr. dr. Carlos Lopes, acaba de estabelecer dois novos postos sanitarios, um em Ovar e outro em Torre das Vargens, de serviço permanente, destinados a socorrer os agentes doentes que careçam de pensos e outros tratamentos que não possam ser feitos na sua secção medica.

Alem do posto, em Torre das Vargens, foi estabelecido o serviço de assistencia clinica em domicilio, aos empregados e pessoas de familia que com elles residam, numa area de 2 kilometros de raio, tendo por centro a mesma estação. Para esta assistencia foi nomeado medico effectivo o sr. dr. João Feliciano, residente em Ponte de Sôr.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Maio de 1928.

Estamos perto do fim do anno economico e não vemos nenhum resultado da acção parlamentar. Pareceria que a vida nacional corre no melhor dos mundos possiveis, sem haver problemas graves a resolver. O Congresso nada fez até agora, depois de tantos mezes de funcionamento aparente. Os partidos gastam o tempo nas suas lutas estereis, multiplicando os incidentes que levam tempo a vencer, victoria que no fim é conseguida pela celebrada habilidade do sr. Antonio Maria da Silva.

Ao sahir este numero da *Gazeta* é possivel que tenha já passado definitivamente a lei do chamado emprestimo interno, de £ 4:000 000, a juro desconhecido que pode ir a dezenas de unidades por cento, segundo a marcha dos cambios. Ha ainda muita gente que duvida de que se faça tal operação. Tudo isto vae de maneira que é tão mau faze-la como não a fazer. Tudo é ir para o fundo. Dinheiro carissimo para liquidar uma parte das despesas ruinosas de 1922-23, com lucros enormes dos agiotas, não é senão desfortuna grave neste abysmo onde vamos seguindo a devorar o passado e a sacar sobre o futuro. O mallogro do emprestimo seria tambem substituir por outras funestas espe-

ulações as expectativas que podem ter concorrido algum tanto para a estabilização do cambio da libra entre os valores tragicos de 100\$ e 110\$.

Houve no meio de tudo isto um acto governativo de grande importancia, para o qual já não foi preciso nenhuma votação do parlamento. Referimo-nos á publicação da pauta geral das alfandegas. Todos querem um proteccionismo elevado á mais alta potencia e o Thesouro quer mais rendimentos alfandegarios. Estas duas aspirações aparentemente inconciliaveis, darão sempre um só resultado pratico para as classes mais numerosas e mais fracas. E' o do encarecimento progressivo da vida. Elle vem pelos produtos nacionaes obtidos á sombra das taxas alfandegarias combinadas com a desvalorização da moeda nacional. Ella vem pelos que se importam do estrangeiro e a que se applicam essas taxas.

A Federação Nacional das Cooperativas pede que durante um anno seja livre de direitos a importação dos artigos de primeira necessidade. Portugal, nas condições actuaes, continuaria a afundar-se da mesma fôrma. O desequilibrio financeiro cresceria gravemente. Assim, nas presentes circumstancias da governação e da vida nacional, o expediente apenas poderia talvez servir para este desabafo popular: *Morra Marta, mas morra farta!*

A maior obra governativa, porém, continua a ser feita com a maior actividade. E' a dictadura fiduciaria. O Banco de Portugal não publica os seus balancetes. Nada sabemos do que se tem passado naquelle estabelecimento e nas suas relações com o Thesouro desde 31 de dezembro de 1922. Esta omissão dos boletins deixa adivinhar a grandeza do mal que se pretende esconder. A circulação deve estar em mais de 1.200.000 contos. Succede isto quando o Governo diz que a sua politica é a da desinflação. Sem poderes legaes, absolutamente no escuro, o Governo arranca do Banco enormes quantidades de notas, com desprezo de todas as considerações.

Mas para que são todas estas centenas e centenas de milhares de contos que o Thesouro busca pelos emprestimos, pelos creditos, pelos impostos directos, pelas pautas, pela circulação fiduciaria e pelo selo e registo que ainda pretende agravar? Para que são as dezenas e dezenas de milhares de contos que semelhantemente procuram em todo o paiz as Juntas Geraes e as Camaras Municipaes? Para o pagamento das despesas ruinosas de pessoal, que veem de traz e que augmentam com as subvenções, desaparecendo as de conservação e melhoramento dos patrimonios do Estado e das autarchias.

Sendo tudo isto assim, o que é inevitavel senão o augmento da desconfiança, do agio, da carestia, da ruina, da desordem, do deficit, da divida e de todas as calamidades e perigos nacionaes? De que serve então o Governo prohibir a uma pequena casa bancaria o exercicio do commercio de cambias por quaesquer transgressões regulamentares e andar para deante com o decreto dos lucros ilicitos contra umas lojas de panos e de mantimentos?

Onde está o maior dos males? Na governação; que nem ataca os problemas nacionaes, por não ter condições para isso, e que ainda por cima os augmenta e agrava com a sua marcha financeira.

Acreditamos que haja no Governo desejos de melhorar realmente a situação do paiz. Mas é impossivel que não vejam esta formidavel realidade: que estão fazendo o contrario, que a estão piorando sempre!

O que não comprehendemos é como se conformam com esta missão!

Q. J.

Cambios (Vendedor)

| Ultima cotação | PAR | MAIO | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|
| | | 1 | 2 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 |
| 2 1/4 Londres, cheque..... | 53 1/3 | 2 1/4 | 2 15/64 | 2 17/64 | 2 1/4 | 2 1/4 | 2 15/64 | 2 15/64 | 2 15/64 | 2 1/4 | 2 1/4 | 2 17/64 | 2 9/32 |
| 1.432 Paris | 180 | 1.545 | 1.565 | 1.520 | 1.535 | 1.540 | 1.540 | 1.540 | 1.535 | 1.530 | 1.525 | 1.515 | 1.510 |
| 3.472 Madrid | 180 | 3.520 | 3.545 | 3.490 | 3.515 | 3.520 | 3.540 | 3.545 | 3.540 | 3.525 | 3.520 | 3.495 | 3.465 |
| 172 Berlim | 210 | 0,90 | 0,85 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,75 | 0,70 | 0,70 | 0,70 | 0,60 | 0,65 |
| 9.539 Amsterdam | 370 | 9 000 | 8.945 | 8.945 | 9.020 | 9.020 | 9.100 | 9.105 | 9.100 | 9.035 | 9 040 | 8.975 | 8.905 |
| 24.087 New York | 925 | 23 030 | 23.200 | 22.900 | 23.100 | 23.050 | 23.250 | 23.300 | 23.350 | 23.200 | 23.150 | 23.000 | 22.800 |
| 1.147 Italia | 180 | 1.130 | 1.130 | 1 120 | 1.130 | 1.130 | 1 130 | 1.130 | 1.125 | 1.108 | 1.111 | 1.105 | 1.120 |
| 1.296 Bruxellas | - | 1.335 | 1 355 | 1.320 | 1 345 | 1.335 | 4.200 | 1.325 | 1.330 | 1.325 | 1.320 | 1.310 | 1.300 |
| 4.430 Suissa | 180 | 4.165 | 4.180 | 4.105 | 4.215 | 4.165 | 4.200 | 4.205 | 4.190 | 4.160 | 4.155 | 4.130 | 4.095 |
| 117.000 Libras, ouro | 4 500 | - | - | - | 111\$00 | 105\$00 | 112\$00 | 112\$00 | - | - | - | 110\$00 | - |
| - Rio s/Londres (compra)... | 26.66 | 5 9/16 | 5 17/32 | 5 17/32 | 5 17/88 | 5 17/28 | 5 17/32 | 5 17/32 | 5 1/2 | 5 1/2 | 5 1/16 | 5 7/16 | 5 21/64 |

Os novos comboios rapidos em França

Paris-Bruxellas

Em 1 de junho será posto em circulação um novo comboio rapido entre Paris e Bruxellas, e que vencerá a distancia entre as duas capitães, 311 kilometros em 3 horas e 45 minutos, o que constituirá um *record*, pois antes da guerra este trajecto fazia-se em 3 h. 55'.

O novo comboio que não terá uma unica paragem, será abastecido de agua em marcha e será composto com material da Companhia do Norte, inclusive de locomotivas quebrando-se assim aquelle velho principio, de que as machinas d'uma companhia não devem entrar n'uma rêde extranha.

A partida de Paris e de Bruxellas, será ás 14-15, e a chegada ás duas capitães ás 18 horas.

A revisão de bagagens e passaportes será feita em transito por funcionarios dos dois paizes.

Com este novo serviço ficarão existindo sete comboios expressos em cada sentido.

Paris-Strasburgo

Tambem n'esta linha vão ser creados novos comboios rapidos, afim de se poder ir de Paris ás capitães da Alsacia e da Lorena, e regressar no mesmo dia.

Um novo comboio vae ser posto em circulação que partindo de Paris ás 7 horas da manhã, chegará a Strasburgo ás 13-50, mantendo sempre uma velocidade de 85 kilometros á hora, e partindo d'alli ás 16-23 para chegar a Paris ás 23-55.

Fica sendo este o comboio mais rapido da rêde de Este, e será composto com carruagens das tres classes.

Este comboio terá uma derivação para Metz afim dos passageiros que vão a esta cidade poderem gosar, como os de Strasburgo, da facilidade que lhes dá este novo comboio rapido.

Como nota curiosa, devemos dizer que tendo a rêde de Leste uma circulação diaria de 36 comboios expressos em cada sentido, todos teem carruagens das tres classes; havendo apenas a excepção do comboio de luxo "Oriente express" e do comboio thermal dos Vosges, que circula de julho e setembro, e que tem apenas 1.^a e 2.^a classes.



PARTE OFFICIAL

Ministério do Comercio e Comunicações

Secretaria Geral do Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas

Repartição Central

Termo de contracto entre o Governo e a Sociedade Commercial Limitada, para a construcção e exploração do proiongamento da linha ferrea de Cascaes á Praia do Guincho.

(Continuação do numero 488)

19.^a

São asseguradas aos concessionarios as seguintes vantagens concedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei 14 de Julho de 1899, a saber:

- 1.^o O auxilio que a Camara Municipal de Cascaes declare conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;
- 2.^o O subsidio que, pela comissão distrital de Lisboa, for concedido;

3.^o A cedência, durante trinta anos, da importância dos impostos de transito e selo que incidirem sobre o movimento deste troço da linha;

4.^o Isenção de qualquer imposto durante trinta anos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações emitidas especialmente para a construcção deste troço de linha férrea;

5.^o Importação livre dos direitos durante o prazo da concessão do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração deste troço de linha que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

6.^o A faculdade de nos primeiros trinta anos elevar as tarifas até 40 por cento sobre as dos caminhos de ferro do Estado.

§ único. Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do paiz, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

20.^a

Passados os primeiros quinze anos depois da abertura desta linha á exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão tomar-se há o produto liquido obtido pela Empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduzir-se há desta soma o produto liquido que corresponder aos dois anos menos produtivos e tirar-se há a média dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma unidade, que o Governo pagará á Empresa durante cada um dos anos que faltar para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta unidade nunca será inferior ao produto liquido do ultimo dos sete anos, tomado para base deste cálculo.

Neste preço de remissão não será incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

21.^a

Quaisquer expropriações que a Empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro.

22.^a

Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou os construir por conta do Estado, quer esses caminhos sejam paralelos á linha concedida, quer a atravessem ou nela venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a Empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para a estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar na sua linha.

23.^a

Quando o Governo venha a ordenar a construição de uma estrada, canal ou via férrea que atravesse a linha concedida, deverá tomar as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo á circulação desta, nem o minimo aumento de despesas para a Empresa.

24.^a

A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam as duas precedentes condições não autoriza a Empresa a fazer reclamação alguma.

25.^a

As empresas de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com o troço da linha que faz objecto desta concessão terão a faculdade de nele fazer circular o seu material respeitanto-se os respectivos regulamentos de serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem. Esta faculdade será reciproca.

No caso de as empresas não chegarem a um acôrdo sobre o exercicio desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

26.^a

As tarifas e horarios da linha antes de serem submetidos á aprovação do Governo serão sujeitos á informação da Direcção Fiscal dos Serviços de Caminhos de Ferro.

27.^a

São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas, quer para o tráfeg

interno quer para o serviço combinado da linha concedida, seja qual fôr a administração que os pretenda celebrar.

Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e às concessões feitas a indigentes.

28.^a

Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao público, pela Empresa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

29.^a

As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazenagens e outras, serão fixadas pela Empresa com a aprovação do Governo.

30.^a

Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança da contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitária, deverão transitar nele sem pagar quantia alguma.

31.^a

A Empresa é obrigada a fornecer passes de 1.^a classe a todos os membros do Congresso da Republica, nos termos do artigo 5.^o da lei n.^o 903, de 24 de Outubro de 1919.

32.^a

Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas.

33.^a

A Empresa será obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

34.^a

A Empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

- 1.^o Transporte das malas do correio e dos seus condutores;
- 2.^o Transporte de material dos correios e telégrafos;
- 3.^o Transporte de empregados da Administração Geral, em serviço de inspecção e fiscalização dos correios e telégrafos;
- 4.^o Licença para colocação das linhas telegráficas do Estado nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea

35.^a

O número de viagens por dia será fixado pela Empresa, de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação. O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de policia que o Governo tem direito a estabelecer, ouvida a Empresa.

36.^a

Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

37.^a

O uso do telégrafo electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela Empresa, de acordo com o Governo.

38.^a

O projecto d'este caminho de ferro será apresentado à aprovação do Governo, no prazo máximo de um ano, contado da data d'este contracto. Os trabalhos de construção devem começar dentro de quatro meses, contados da data da aprovação do projecto, e ficar concluídos até a Marinha, no prazo de três anos, contados da mesma data. Se forem excedidos estes prazos a Empresa pagará ao Estado, por cada mês de demora, uma multa de 20.000\$.

§ único. O trôço da Marinha ao Guincho será construido quando o Governo entender que os progressos de urbanização nessa zona e as conveniências do turismo exijam a sua construção.

(Continua)

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Reunirá em Londres em 1925

A resolução tomada na reunião do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, realizada no anno passado em Roma, para a proxima reunião se effectuar em 1927 em Madrid, foi recentemente modificada, tendo sido marcada para se realizar em Londres em 1925, com o seguinte programma:

1.^a Secção — Via e Obras

I — *Conservação da via — Passagens de nivel.* A) Exposição de diversos methodos de conservação e reparação da via. (Administração, trabalhos de empreitada, premios, arrendamento, trabalho mechanico, etc.) Comparação dos diversos methodos sob o duplo ponto de vista tecnico e economico. B) Suppressão de guardas de passagens de nivel. Condições de visibilidade dos comboios; postes avisadores, signaes annunciadores, etc.

II — *Ruptura dos carris — Juntas.* A) Causas iniciais da ruptura dos carris; meios empregados para reduzir o seu numero, tanto sob o ponto de vista do modo do seu emprego, como sob o das condições de recepção. B) Juntas dos carris: dispositivo mais economico e effizaz.

III (1.^a e 3.^a secções reunidas) — *Estações de classificação* — Estações de classificação e de formação dos comboios de mercadorias. Disposição e organização.

2.^a Secção — Material e Tracção

IV — *Reducção das despesas de tracção* — A) Combustiveis e combustão:

a) Escolha do combustível: carvões; mistura de carvões; turfa; combustiveis liquidos; combustiveis pulverisados; mistura de combustiveis solidos e liquidos (combustivel *coloidal*).

b) Apparelhos para a combustão de combustiveis solidos (ralos de pente, etc.), liquidos e pulverulentos.

c) Esquentadores mechanicos.

d) Fumivoros. Parachispas.

B) Lubrificação dos eixos de todo o material circulante.

a) Chumaceiras. Caixas de cylindros e de espheras. b) Lubrificantes.

V — *Locomotivas electricas* — Locomotivas de grande velocidade.

VI — (2.^a e 1.^a Secções reunidas) — *Depositos de locomotivas* — Dispositivos dos depositos de locomotivas.

Instalações: a) para o reconhecimento das locomotivas; b) para lavagem das caldeiras e limpeza dos tubos; c) para o acendimento das caldeiras e sahida do fumo; d) para a carga e mistura dos combustiveis e carga das cinzas; e) para a recuperação do carvão e do coke dos residuos de combustão.

3.^a Secção — Exploração

VII — *Dispatching-system.*

VIII — *Serviços vicinaes* — Organização geral dos serviços vicinaes em linhas especializadas ou não (ins-

'allações das estações e das linhas, signaes, material circulante, horarios, etc.)

IX (3.^a e 2.^a Secções reunidas) — *Signaes fixos na via* — Principios sobre conjuncto de signaes nas linhas de circulação rapida e em grandes estações. Forma dos signaes de dia e de noite. Signaes luminosos. Bloc automatico.

4.^a Secção — Ordem geral

X — *Dia de oito horas* — O dia de 8 horas nos serviços de caminhos de ferro.

XI — *Estatística* — Estabelecimento de estatísticas de caminhos de ferro, especialmente sob o ponto de vista da economia da exploração.

XII — (4.^a e 3.^a Secções reunidas) — *Estações e linhas communs* — Repartição das despesas das estações e linhas communs a varias administrações.

5. Secção — Caminhos de ferro economicos e coloniaes

XIII — *Estabelecimento de linhas economicas* — Modos de estabelecimento de linhas economicas ou de penetração nos paizes em que não existem caminhos de ferro. (Traçado, perfil longitudinal, via normal, via reduzida, etc.)

XIV — *Concessão de linhas economicas* — Relações entre os concessionarios das linhas economicas e os poderes outorgantes. Regimen economico e financeiro.

XV — *Tracção dos caminhos de ferro economicos*. A) Modos de tracção nos caminhos de ferro economicos. B) Tracção por automotoras.



Um novo hotel em Villa Real de Santo Antonio

O Algarve não tinha hoteis, até ha pouco. O turista que se quizesse aventurar a ir até á ridente provincia do Sul, corria no risco de não ter onde se alojar, com o conforto que tem direito quem viaja por prazer.

Ha annos abriu em Faro o *Grande Hotel*, n'um bello edificio, e onde o serviço nada deixa a desejar, e agora vamos ter o novo hotel de Villa Real de Santo Antonio, que o importante industrial sr. Manuel Ramires está construindo sob um plano do illustre architecto sr. Ernesto Korrodi.

O edificio, que está já concluido, está situado na Avenida do Guadiana, em frente a Ayamonte, e com duas outras fachadas para as ruas lateraes. Tem tres andares e disporá de 42 quartos, dotados de todo o conforto, uma grande sala de jantar no primeiro andar, com tres janellas de saccada, olhando para o rio, onde se poderão instalar á mesa 80 pessoas, do lado d'esta uma pequena sala, para banquetes, ou jantares reservados, com a capacidade de 20 a 30 pessoas.

A sala de jantar está isolada da cosinha por meio de um pateo envidraçado devidamente ventilado, e que serve a copa.

Occupando o gaveto que dá para Ayamonte, encontra-se um magnifico salão com piano, e chaminé para o aquecimento no inverno.

Todos os quartos terão um pequeno toucador, forrados de azulejos, e com agua encanada nos lavatorios, como se usa no estrangeiro, e alguns d'elles tem acesso directo ás casas de banho e W. C.

Todo o edificio será illuminado a electricidade e

todas as dependencias terão luz directa, o que é muito importante.

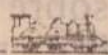
Varias enovações são alli introduzidas, entre as quaes a supressão das bandeiras nas portas dos quartos, como se usa lá fóra, e as janellas terão todas bandeiras moveis a fim dos hospedes poderem dormir respirando o ar livre, quando assim o desejem.

O mobiliario, que é do mais moderno, está em construcção e é d'uma grande simplicidade, como mandam hoje as boas regras hygienicas.

Fica sendo este, pois, o melhor hotel do Sul do Paiz e muito deve concorrer para o desenvolvimento do turismo internacional, tanto mais que com a proxima conclusão da ponte sobre o Sado, que permitirá ligar as duas partes d'esta linha, o trafego para o Algarve será consideravelmente melhorado, pois poder-se-ha fazer um comboio rapido de Lisboa a Villa Real de Santo Antonio em sete horas.

Por outro lado a conclusão da linha hespanhola de Ayamonte a Huelva, que se espera tambem para breve, permittirá a continuação d'esse rapido por Sevilla, d'onde nos virão novos elementos de turismo.

Estamos pois largamente convencidos que o patriotico emprehendimento do sr. Manuel Ramires, doando Villa Real com um hotel moderno, será grandemente compensado, áparte o beneficio que a sua provincia vae ter com esta bella iniciativa.



Redução no transporte em caminho de ferro, aos mutilados da guerra

O *Diario do Governo* de 4 do corrente publicou a lei n.^o 1419, segundo a qual os mutilados da guerra possam ter a concessão de transporte reduzido nas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado.

Essa redução é de 50 % para os mutilados com a invalidez de 30 a 70 %, e de 75 para invalidez superior a 70 %.

Quando a invalidez atinja 100 %, é concedido o transporte gratuito.

Para o effeito da concessão aos mutilados será fornecido um bilhete de identidade.



Caminho de ferro de Carregado a Peniche

Na Camara dos Deputados foi há dias apresentado um projecto de lei, concedendo á Federação das Camaras Municipais de Alemquer, Cadaval, Bombarral, Lourinhã e Peniche autorização para construir um caminho de ferro de via larga, partindo das estações do Carregado e terminando em Peniche.

Segundo esse projecto, deverá ser presente ao governo no prazo maximo de dois annos o projecto para a execução da linha; devendo o começo dos trabalhos realisar-se dentro de seis mezes após a aprovação do governo e de realiado o contracto de concessão.

A construcção desta linha, a realisar-se, contribuirá fortemente para o desenvolvimento da região por ella atravessada, que alem de possuir uma agricultura muito adeantada, tem industrias importantes, como as fabricas de tecidos de Alenquer, e um grande commercio para o qual o vinho dá uma boa contribuição.

Oxalá que desta vez os povos daquelles concelhos vejam satisfeita uma das suas maiores aspirações pela

O OURO DA FRANÇA

Pelo ultimo balanço do Banco de França (Agosto de 1922) chega-se ao conhecimento de que a reserva d'esse importante estabelecimento de credito está assim representada:

| | |
|---------------------------------|---------------|
| Ouro em caixa, francos..... | 3.583.161.000 |
| Ouro no exterior, francos | 1.948.367.000 |

Esta segunda rubrica refere-se ao deposito confiado, durante a guerra, pela França á Inglaterra a pedido d'esta, para defeza do cambio no interesse comum dos alliados.

Emprego do hidrogenio como substituto do carvão

Segundo refere um jornal allemão, acaba de se fundar em Munich uma empresa com o fim de explorar uma importante descoberta de um engenheiro d'aquella cidade, qual a do emprego do hidrogenio como combustivel nas maquinas de vapor, em substituição do carvão.

Não duvidamos nada que o hidrogenio apresenta vantagens importantes sobre o carvão, basta a circumstancia de não deixar reziduos nem produzir fumo, para o tornar preferido, mas sahirá o seu fabrico por preço tal que permita a substituição?

Metropolitano silencioso

A *Railway Gazette*, de Londres, publicou recentemente uma noticia referente aos estudos do professor Low ácerca do ruido produzido pelos carros do metropolitano de Londres.

Das experiencias a que Low procedeu com o auxilio de um aparelho denominado *audiometro*, que regista automaticamente a intensidade das vibrações, verificou que o ruido era proveniente dos trucks e das rodás, e que a caixa da viatura funcionava como renovador, constituido especialmente pelo duplo pavilhão.

Tambem concluiu que uma outra causa do ruido era devida á vibração dos *chassis* de espelhos.

Para obviar a estes inconvenientes, encheu-se de amianto o intervallo entre o pavilhão e o tecto interior; estabeleceu-se um montante intermediario nas janellas, de modo a dividir em dois os caixilhos dos espelhos, e collocaram-se sobre as rodas, cobre-rodas de madeira, para se encaminhar o som em direcção ao solo.

O resultado foi excellente. A carruagem com essas modificações deixou de produzir barulho, e por tal forma, que permite fallar-se dentro d'ella de um para outro extremo, sem necessidade de se levantar muito a voz.

O HELIUM

O helium é um gaz não inflammavel e mais leve que o ar, que foi recentemente descoberto.

Os engenheiros americanos, Preston Basset, de Brooklyn, e Luiz Bell, de Boston, conseguiram, nas experiencias que realisaram a uma temperatura de 5.000 grãos com o arco de Sperry, obter a decomposição do carbono.

Pensa-se na applicação d'este gaz no enchimento dos dirigiveis, em que o seu emprego em vez do hidrogenio, apresentará a enorme vantagem de não oferecer, como este o perigo de incendio.

Camínhos de ferro de Angola

Estão encommendados em Inglaterra cerca de novecentos kilometros de rails destinados aos camínhos de ferro de Angola.

PESQUIZAS DE CARVÃO

Teem dado bons resultados as pesquisas de carvão proximo á linha ferrea de Lourenço Marques e Resano Garcia.

CARTEIRA DO ACCIONISTA

Companhia dos Camínhos de Ferro
Portugueses da Beira Alta

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA DOS ACCIONISTAS

De conformidade com os artigos 39, 40 e 41 dos Estatutos, é convocada a Assembléa Geral Ordinaria dos Accionistas d'esta Companhia, portadores, pelo menos de vinte acções, para as 14 horas de quinta-feira, 24 de Maio p. f., na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Cordon, 1, 2.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito conforme preceituado artigo 39, quinze dias antes da reunião: em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C., 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança, e em Paris, no Comptoir National d'Escomptes, 14, Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim: — a) Apresentação do Balanço e Contas do Exercicio de 1922; b) Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo Exercicio e respectivo parecer do Conselho Fiscal; c) Eleição de tres Administradores, conforme o estabelecido nos artigos 22 e 23 dos Estatutos, sendo dois por cessação de mandato e um para provimento definitivo de vaga, e de tres membros effectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia ou por notario. O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembléa Geral.

Lisboa, 18 de Abril de 1923.

O Conselho d'Administração

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA DOS OBRIGACIONISTAS

Em observancia aos artigos 51, 52 e 53 dos Estatutos, é convocada a Assembléa Geral Ordinaria dos portadores de obrigações do 1.º e 2.º grau d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez d'estes titulos, para as 15 horas de quarta-feira, 30 de Maio p. f. na sede do Comité, em Paris, 19 Rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceitua o art go 22, dos Estatutos, a eleição dos seus representantes no Conselho d'Administração.

O deposito de obrigações para esta Assembléa deverá ser feita até ao dia 15 inclusivé, do referido mez de Maio, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C., 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Aliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia ou por notario.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembléa Geral.

Paris, 22 de Abril de 1923

O COMITÉ DE PARIS

Falta de espaço

Devido á falta de espaço com que luctamos, fomos obrigados a retirar varios originaes, entre elles o Relatório do sr. engenheiro Carlos Manitto Torres, cuja publicação continuaremos no proximo numero, do que pedimos desculpa aos nossos leitores e colaboradores.

S. A. S.**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital; 2.600.000 frs

(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})

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

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

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

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

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

DRESSE T. LEGR. PHIQUE: SIGN. L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

DRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6^e EDITION

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

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

WESTINGHOUSE
 ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SEVRA (S. & O.) FRANÇA

MINAS E MINERAES
Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO
16, Rua Vieira Lusitano, 1.º — LISBOA

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes
 constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES**TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac****ESTAMPARIA MECHANICA**

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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

**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

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

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

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

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.^a; Hambro & Son; Baring Brothers & C.^a.

Em New-York — Brown Brothers & C.^a.

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

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades

Telefone—C. 890

Tel.—KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

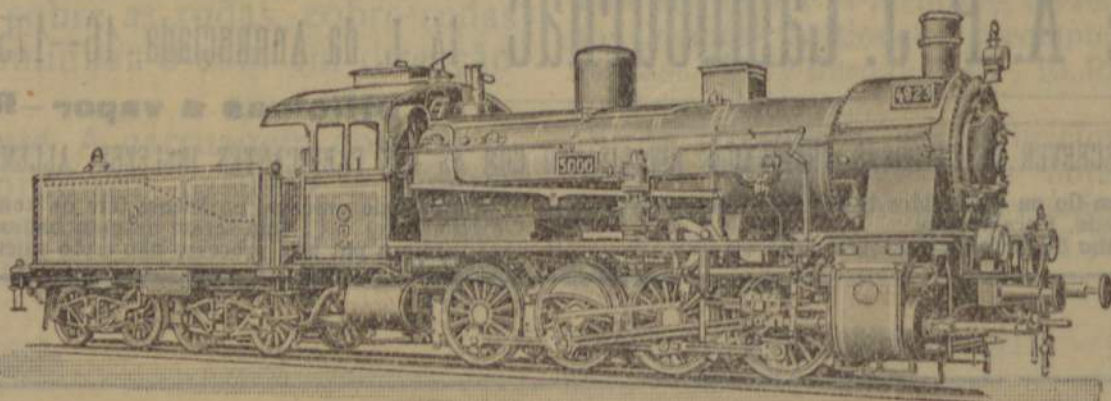
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Düsseldorf, Berlin, t. Loosdrecht, Visschers-Praga

Locomotivas

Excavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
tecnicos

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

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.^{da}

RUA DE S. JULIAO, 41, 1.^o LISBOA
Apartado de Correio-97