

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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. FRNANDO 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 || Número 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 Pùblico B 833 — Novo regime tarifario.

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

Complemento ás Tarifas de Despezas acessorias.

Tarifa de Transporte Fluvial.

» de Camionagem em Lisboa.

» de Aluguer de Terrenos.

» do Ramal das Lezirias.

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

SUMMARIO

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

Descarrilamentos administrativos

Recordei no artigo anterior os preceitos legislativos que regem a acção do Estado em matéria de concessões de caminhos de ferro. Analysei um decreto de 1920, que, sob pretexto de facilitar a applicação dos preceitos vigentes, veiu 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 extende a Porto de Moz, Leiria e Pombal, comprehendendo ainda a zona de Obidos e outras, se encontram linhites em abundancia, contendo, em geral, grandes percentagens de matérias voláteis.

E' verdadeiramente criminoso o abandono a que tem 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 extende para o sul de Porto de Moz já os leitores tem conhecido, pois a ela me referi pormenoradamente na *Gazeta* do ano findo.

Constituiu-se a Empreza 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 possível, 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 acordo com a Companhia Portugueza, 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 Empreza requerer a concessão ao Ministerio do Commercio, que mandaria cumprir as formalidades legaes do inquerito, o qual tinha de correr pela Direcção de Fiscalisação e podia ser feito em curto prazo. Seriam ouvidas a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro e a Comissão superior dos Caminhos de Ferro junto do Estado Maior.

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

Depois de se assegurar de que a Companhia Portugueza 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 também 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 Portugueza.

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

Questão de hyssope? Rivalidade de mandarinatos 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 for a sua extensão ou destino, tem por fim a dar ensejo a que se pondejam todos os elementos do problema e se não fixem á tõa os elementos da rede ferro-viaria.

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

publico uma parcela, que faz parte do sistema de comunicações, com enorme importancia económica 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 constituída uma transversal de via larga entre as linhas de Leste e Oeste, além 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 legaes, 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 atribuia 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 legaes, de um caminho de ferro de via de 1^o da Batalha á estação de Martingança.

Não se procedeu ao inquerito prescripto pelo decreto de 1898. Não se consultou previamente a Companhia Portugueza, como era o seu direito. Não se ouviu estação consultiva alguma das que a lei prescreve. Não se classificou o ramal. Não se publicou diploma de concessão. Não se aprovou 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 autorizada 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 aparece terceira entidade a contractar com a Companhia Portugueza 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, paralysada a mina, consta que o constructor do caminho de ferro pretendia levantar os carris, considerando-os inutilizados 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 Empreza 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 carros.

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 construção de uma linha ai automaticamente o incorpora n'elle, independentemente dos trmites 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, poderíamos referirnos a numerosos projectos de lei apresentados e votados sem respeito de um plano geral e methodico de acção.

Deixemos porém essas phantasias legislativas para nos ocuparmos dos caminhos de ferro assentes em leito de estrada.

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

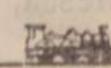
Entregaram-se, mesmo no que respeita á exploração, á acção fiscal das Direcções das Obras Publicas.

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 suceder 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 menospreso do plano geral decretado apôs detido estudo.

Os factos que deixamos apontados e outros muitos que poderíamos 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 assumtos.

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 reação 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 registar as reclamações votadas nos comícios de 6 de Maio para serem apresentadas aos poderes publicos. São as seguintes:

1.^a— Approvação 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— Criação 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 agravamento 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 capitais portuguezes para o estrangeiro, indo até ás penas de confisco e de expulsão perpetua.

6.^a— Nacionalização da industria da moagem e centralização de todas as operaçoes 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 funcionários publicos, durante 5 anos, pelo menos, e encerramento das escolas militares, durante o mesmo periodo.

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

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

10.^a— Medidas tendentes a evitar que os jornais 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 desnacionalização do territorio portuguez, limitando e difficultando a aquisição de predios por estrangeiros.

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

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

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

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

16.^a— Extinção de todos os monopolios.

17.^a— Encerramento definitivo dos clubs e casas de jogo; proibição 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 rústicas.

19.^a— Obrigação de todos os proprietarios rurais indicarem, anualmente, 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 aceitável, serão dadas de renda, pelos municipios, em hasta publica, por conta dos seus proprietarios, por prazo 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 incluidas nas reclama-

ções da F. N. C. teriam ainda assim de ser levadas á prática 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 época os sofrimentos e as impaciencias de numerosos elementos das classes medianas e pobres.

Sempre achámos necessário 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 indispensável 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 problemis 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 nacionalização 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 irrealisável sem uma revolução bolchevista, que a propria F. N. C. não quere. Só é praticável e eficaz oferecer á industria e ao comercio privados a concorrencia 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 possível 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 Marítimos, da Aviação de Cintra, dos Bairros Sociaes, dos Abastecimentos, de Paris, do Rio... de toda a parte. As desordens industriaes e comerciaes 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 autónoma, não está em condições de concentrar em si o negocio dos cambios e as funções bançarias 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 desorganização 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 indispensável 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 actualização dos impostos preconisada pela F. N. C. é uma formula tão má que está sendo aplicada 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 mistificadora dos emprestimos. A tributação desigual e anti-social de 1914 está sendo cada vez mais actualizada 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 capitalizados. 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 desorganização e da desordem.

Ela resulta de outro principio erroneo que está na essencia do programa. Imagina-se que a produção e a riquesa do paiz são identicas ás de 1914, ou talvez superiores como alguns imaginam. A primeira não chegou ainda ao nível 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 saiu 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 riquesa nacional está reduzida para ahi a metade do que era, para quem sabe ver que estamos a viver cada vez mais dos capitais e recursos do passado e dos saques sobre o futuro dentro e fóra do paiz 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 cortes 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 partidárias 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 s. 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 em vão?

Quirino de Jesus.

VIHGENS TRANSPORTES

Reforma de tarifas

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

Da reforma geral do regimen 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 aplicação 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 ocupámos das tarifas das outras linhas, salientando as diferenças das que por elles foram substituidas, vamos tratar de pôr o leitor ao corrente do que de novo estas conteem.

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

Tarifa especiai 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 aumentados 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 Alcacer*.

Foram fambem estabelecidos bilhetes entre Setubal e algumas estações do Vale do Sado, *via Alcacer*.

Encontram-se incluidas as estações de Alcacer-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 reducção de 50 % sobre os preços

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

Capítulo 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 edade, o que é de grande vantagem para alumnos dos liceus e outros estabelecimentos de instrução secundaria.

Capítulo 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 exeedentes 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.

Capítulo 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 hoteis 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 Portugueza e a Empreza de Transportes de Viação, Lda, 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 substituído 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 Empreza de Viação, Lda, de Penamacor fará tambem serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade aos preços seguintes:

Volumes a que é aplicavel 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 quaisquer 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 muita 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 aprovou o novo regime tarifario, determinando que a paginas 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 emprezas ferroviarias fizeram circulares com a rectificação annunciada.

Lugares de luxo no Expresso Lisboa-Perto

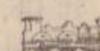
A partir do dia 1 do proximo mez de Junho, é fixado em 15\$00 o supplemento a cobrar pela utilização de cada lugar na carruagem-salão da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que circula entre Lisboa e Porto pelo comboio *Sud Express*.

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 Portugueza 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 nenhun resultado da accão 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 meses 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 despezas ruinosas de 1922-23, com lucros enormes dos agiotas, não é senão desfotuna grave neste abysmo onde vamos seguindo a devorar o passado e a sacar sobre o futuro. O malogro do emprestimo seria tambem substituir por outras funestas espe-

culações as expectativas que podem ter concorrido algum tanto para a estabilização do cambio da libra entre os valores tragi-
P s de 100\$ e 110\$.

co 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 desvalorisação da moeda nacional. Ella vem pelos que se importam do estrangeiro e a que se aplicam 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 forma. 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. Sucede 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 despezas ruinosas de pessoal, que veem de traz e que augmentam com as subvenções, desaparecendo as de conservação e melhoramento dos patrimônios 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 cambiaes por quaisquer 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 peorando sempre!

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

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Última 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 15/61	2 17/61	2 1/4	2 1/4	2 15/61	2 15/61	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 rápidos em França

Paris-Bruxellas

Em 1 de junho será posto em circulação um novo comboio rápido entre Paris e Bruxellas, e que vencerá a distância entre as duas capitais, 311 quilómetros 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 única paragem, será abastecido de água em marcha e será composto com material da Companhia do Norte, inclusivamente de locomotivas quebrando-se assim aquele velho princípio, de que as máquinas d'uma companhia não devem entrar n'uma rede estranha.

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

A revisão de bagagens e passaportes será feita em trânsito por funcionários dos dois países.

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

Paris-Strasburgo

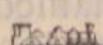
Também n'esta linha vão ser criados novos comboios rápidos, afim de se poder ir de Paris ás capitais da Alsacia e da Lorena, e regressar no mesmo dia.

Um novo comboio vai 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 quilómetros á hora, e partindo d'ali ás 16-23 para chegar a Paris ás 23-55.

Fica sendo este o comboio mais rápido da rede de Este, e será composto com carruagens das três classes.

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

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



PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Comunicações

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas

Repartição Central

Termo de contrato entre o Governo e a Sociedade Commercial Limitada, para a construção e exploração do prolongamento da Linha ferrea de Cascais á Praia do Guincho.

(Continuação do numero 488)

19.^a

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

1.º O auxílio que a Câmara Municipal de Cascais declare conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.º O subsídio 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 d'este troço da linha;

4.º Insenção de qualquer imposto durante trinta anos, contados da data da emissão, para os dividendos das ações e os juros das obrigações emitidas especialmente para a construção d'este troço de linha ferrea;

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

6.º A faculdade de nos primeiros trinta anos elevar as tarifas até 40 por cento sobre as das 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 líquido obtido pela Empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduzir-se há desta soma o produto líquido 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 líquido do último dos sete anos, tomado para base d'este 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 construção 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 mínimo 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 respeitando-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 acordo sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

26.^a

As tarifas e horários 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 tráfego

interno quer para o serviço combinado da linha concedida, seja qual for 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, armazéns 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 passos de 1.^a classe a todos os membros do Congresso da República, 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 ele 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 polícia 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 telegrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais, e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela Empresa, de acordo com o Governo.

38.^a

O projecto deste caminho de ferro será apresentado à aprovação do Governo, no prazo máximo de um ano, contado da data deste contrato. 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 trôco da Marinha ao Guincho será construído 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 efectuar 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 nível. A) Exposição de diversos methodos de conservação e reparação da via. (Administração, trabalhos de emprieta, premios, arrendamento, trabalho mechanico, etc.) Comparação dos diversos methodos sob o duplo ponto de vista technico e economico. B) Supressão de guardas de passagens de nível. Condições de visibilidade dos comboios; postes avisadores, signaes annunciatores, etc.

II — Ruptura dos carris — Juntas. A) Causas iniciaes 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 efficaz.

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

2.^a Secção — Material e Tracção

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

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

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

c) Esquentadores mechanicos.

d) Fumívoros. Parachispas.

B) Lubrificação dos eixos de todo o material circulante.

a) Chumaceiras. Caixas de cylindros e de esferas. 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 saída do fumo; d) para a carga e mistura dos combustiveis e carga das cinzas; e) para a recuperação do carvão e do coke dos rezíduos de combustão.

3.^a Secção — Exploração

VII — Dispatching-system.

VIII — Serviços vicinaes — Organisação geral dos serviços vicinaes em linhas especialisadas 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* — Princípios sobre conjunto 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 — *Estatistica* — 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 despezas 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 económicas* — 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 província 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 teem 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 hespaniola, de Ayamonte a Huelva, que se espera tambem para breve, permitirá a continuação d'esse rapido por Sevilha, d'onde nos virão novos elementos de turismo.

Estamos pois largamente convencidos que o patriótico emprehendimento do sr. Manuel Ramires, dando Villa Real com um hotel moderno, será grandemente compensado, á parte o beneficio que a sua província vae ter com esta bella iniciativa.

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

O *Diário 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 efecto 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 realizar-se dentro de seis meses ápos a aprovação do governo e de realizado o contracto de concessão.

A construcção desta linha, a realizar-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 daqueles concelhos vejam satisfeita uma das suas maiores a qual há muito tempo luctam.

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 defesa do cambio no interesse comum dos aliados.

Emprego do hidrogenio como substituto do carvão

Segundo refere um jornal allemão, acaba de se fundar em Munich uma empreza 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 circunstancia 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 apparelho denominado *audiometro*, que regista automaticamente a intensidade das vibrações, verificou que o ruido era proveniente dos trucks e das rodas, 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 colocaram-se sobre as rodas, cobre-rodas de madeira, para se encaminhar o som em direcção ao solo.

O resultado foi excelente. 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 realizaram a uma temperatura de 5.000 gráos com o arco de Sperry, obterlo pela 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.

Caminhos de ferro de Hngola

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

PESQUIZAS DE CARVÃO

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

CARTEIRA DO ACCIONISTA

Companhia dos Caminhos 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 séde social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Cordon, 1, 2.^o

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.^o, 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança, e em Paris, no Comptoir National d'Escomptes, 14, Rue Bergére.

Esta reunião tem por fim: — a) Apresentação do Balanço e Contas do Exercicio de 1922; b) Discussão e votação do Relatorio 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 efectivos e dois supplentes 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 títulos, para as 15 horas de quarta feira, 30 de Maio p. f. na séde do Comité, em Paris, 19 Rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceitua o artigo 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 mes de Maio, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergére; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.^o, 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 Relatorio 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 CO LTD)

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

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

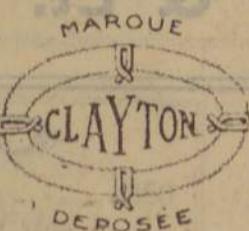
— — — — —

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

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

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGNAL-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6^ª EDITIONAgencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.^º**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos**Amorteceores** 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 — LISBOAPara explorações mineiras, agrícolas, 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, ALLEMAES, 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 viaLimpa 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 AiresOs vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa
cama, roupa, proprinas a creado, e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com osAGENTES EM LISBOA: JAMES LAWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^ºNO 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

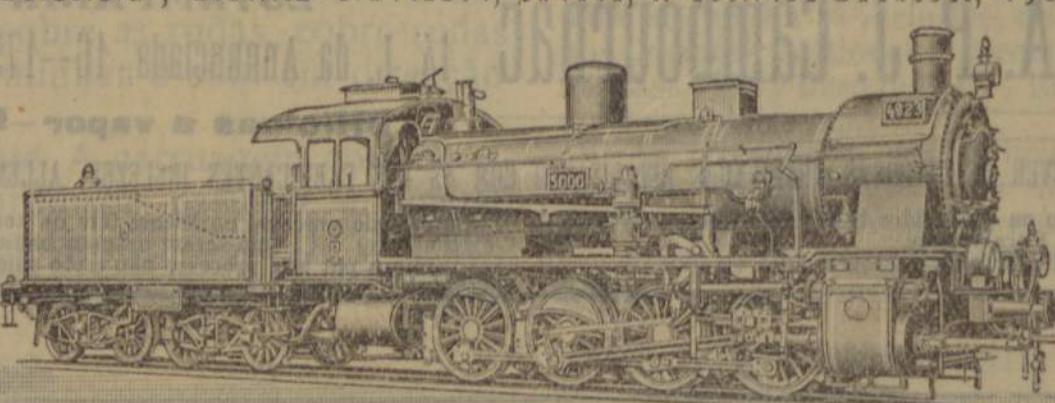
ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM MADRID Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Leest, Rheydt, Rheydt-Zelz, Viersen- Praga

Locomotivas



Vias ferreas

Excavadoras

portateis e fixas

Guindastes

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
tecnicos

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

Depósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Fernandes, Bragança & Pereira, Lt. da
RUA DE S. JULIAO, 41, 1.^o LISBOA
Apartado de Correio-97