

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha: — Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris: Ed. Glück — Rue George Sande 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 926

FUNDADOR  
L. de Mendonça e Costa  
DIRECTOR  
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de Julho de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO  
Manoel da Andrade Gomes  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Aviso ao público — impostos para o Governo Espanhol.  
14.º Aditamento à classificação geral — pequena velocidade.  
15.º Aditamento à classificação geral — pequena velocidade.  
Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao público — 6.º Aditamento à tarifa de despesas acessórias — (modificação do artigo 7.º).

## SUMÁRIO

A conferência do tráfego P. H. F. em Salamanca por J. Fernando de Sousa . . . . . pag. 213

	pag.
Processo arbitral entre a Companhias das Docas e o Governo.	215
União Internacional dos Caminhos de Ferro	217
As Companhias do Norte de Espanha e de Madrid a Zaragoza e Alicante no ano de 1925	218
Parte Oficial	219
Viagens e transportes	220
A electrificação dos Caminhos de Ferro Suíços	222
Publicações recebidas	225
Linhas Estrangeiras	224
A instrução profissional dos ferroviários da G. P.	224
Arrematações	224

## A conferência do tráfego P. H. F. em Salamanca

por J. Fernando de Sousa

CONFORME anunciámos, realizaram-se nos dias 29 e 30 de Junho em Salamanca, segundo o convite das Companhias de S. F. P. e M. S. as conferências do tráfego franco-hispano-português.

A sessão de 29, consagrada às questões que interessavam os três países, foi celebrada na esplendida sala das sessões da Diputación provincial, amavelmente cedida para esse fim. Presidiu o sr. Ferreira de Mesquita, ilustre director da C. P., que estava também representada pelo seu vice-presidente Vasconcelos Correia. Pela B. A. estavam o seu director da exploração, engenheiro Abranches e o chefe do Movimento e Tráfego, Albuquerque. De S. F. P. estavam os engenheiros director Luiz de Novaes e o inspector geral técnico J. Fernando de Sousa. M. S. tinha como representante o engenheiro D. Victor de Nô; o Norte de Espanha o engenheiro-chefe da exploração D. Pedro de Alarcon e o chefe do Tráfego M. Ané. As Companhias francesas estavam representadas: o Midi por M. Glasser, engenheiro adjunto à exploração e P. O. pelo engenheiro chefe d'exploração M. Gréard e por M. Jacquot, empregado superior do tráfego. Da Companhia dos W. L. compareceram o director M. Lotte e o inspector na Península M. Claude.

A primeira questão versada foi a das possíveis modificações de horário do Sud-Express.

A C. P. declarou que só depois de concluir a segunda via podia reduzir a duração do trajecto. A B. A. pouco mais poderá ganhar quando concluir a renovação da via. S. F. P. tem entre mãos o refor-

ço das pontes, que está estudando, vai substituir os carris de 30 kg. pelos de 42 e empregar novas máquinas quando as pontes as comportem; é um largo plano de trabalhos, que permitirá uma economia considerável de tempo. M. S. vai também renovar a via e reforçar uma ponte, de modo que também pode encurtar o trajecto. O Norte concluirá a segunda via. O Midi conta com uma redução apreciável logo que faça a tracção eléctrica entre Hendaya e Bordeus. P. O. conta igualmente com alguma economia.

Vê-se pois, que a duração do trajecto será gradualmente reduzida até cerca de 30 horas, podendo-se sair de Lisboa pelas 15 h. e chegar a Paris pelas 21 h. do dia seguinte.

Poder-se-ia ganhar tempo fazendo a revista das bagagens e exame dos passaportes em marcha com pessoal conjunto dos dois países à passagem da fronteira portuguesa.

Para ter em conta com o horário actual os possíveis atrasos na chegada do Sud peninsular a Hendaya, as companhias francesas elevaram ao máximo de 2,15 h. o tempo que o Sud francês esperará por aquele.

Conseguiu-se, como era lógico, do Norte que elevasse a 1,30 h. a espera do ramo espanhol pelo português em Medina, o que evita as perdas de enlace, salvo algum caso excepcionalíssimo.

Quanto à hora de verão, ficou entendido que se diligenciará manter a unidade actualmente existente.

Foi objecto de larga discussão a criação do novo comboio entre Lisboa e Medina para dar, pelos rápidos diurnos do Norte e o Pyrenées-Côte d'Argent mantido todo o ano uma ligação rápida e comoda entre Lisboa e Paris em correspondencia directa, sem demora nessas cidades, com os grandes expressos europeus em Paris.

Para isso havia-se acordado em mudar o horário do *Sud*, que partia dos pontos extremos de noite e chegaria de manhã.

Levantou-se em Lisboa grande oposição a esse horário; pelo que a C. P. retirou o seu acordo. Surgiu pois a idéa de novo comboio correspondendo ao objectivo acima indicado. Para o realizar haveria porém que crear comboios novos na C. P., B. A. e S. F. P. A primeira está prompta a fazê-lo; para as outras duas companhias é um encargo pesado, principalmente para a B. A. por ter necessidade de mais pessoal para o serviço de noite. M. S. poderia adoptar comboios existentes. S. F. P. alegava que estando em regime deficitário e tendo nova despesa sem compensação pela criação do comboio, não sabia se esse agravamento «de deficit» seria coberto com aumento de *antecipos* do governo espanhol.

Assentou-se em celebrar em Lisboa uma reunião preparatória de delegados das quatro companhias à quem Medina, que se efectuou, vindo depois dela, delegados da S. F. P. a Madrid conferenciar com o Conselho Superior dos Caminhos de ferro, o que se realizou em fins de Maio.

Na conferencia de Salamanca a B. A. alvitrou uma solução que lhe minorava o encargo, tornando possível o comboio. Prolongaria até à fronteira um comboio que hoje faz até à Guarda e pô-lo-ia em correspondencia com o rápido 55 da C. P.

Esta solução não pôde ser aceita pelos graves inconvenientes que tinha. Saía-se cedo de mais de Lisboa, não ficando comodamente assegurada a ligação com todos os vapores. Passava-se ainda de noite a fronteira portuguesa a horas altamente incomodas.

No sentido contrário, em que a ligação era dada em Pampilhosa com o rápido 52, chegar-se-ia tarde demais a Lisboa para garantir e ida para bordo. Além disso, um comboio mixto a ligar dois rápidos desagradaria ao público e desacreditar-se-ia. O alívio foi pois rejeitado. A C. P. lembrou ainda, para a hipótese de não querer a B. A. fazer o comboio a horas mais apropriadas, a ligação pela Beira Baixa, que reduziria a proporções mínimas o sacrifício para aquela companhia.

Em qualquer dos casos S. F. P. teria que crear um comboio novo, que, sendo diário, daria logar a um aumento de percurso de 91.000 km. anuais com uma despesa de cerca de 200.000 pesetas. Será preciso um movimento médio de 30 passageiros pelo menos por comboio para que as receitas não difiram sensivelmente das receitas.

Foi estudada a solução de prolongar os comboios mixtos além de Ciudad Rodrigo até à fronteira, trocando as suas funções com as dos correios, que seriam o seguimento do novo comboio. Mesmo no caso de que o Governo aprovasse essa alteração de serviço dos correios, tornava-se impossível assegurar a ligação com o correio do Douro em Barca de Alva. Teriam pois que ser criados novos comboios para o serviço projectado com o consequente encargo pecuniário e agravamento do «deficit» saldado por *antecipos* do governo espanhol.

Admitindo que todas essas dificuldades se resol-

viam, outra surgia. O Norte, que concedera 80 toneladas de carga nos seus rápidos 13 e 14, o que representava a circulação de duas carruagens para o serviço do novo rápido, declarou na conferencia que apenas podia garantir 6 lugares de 1.ª classe e 10 de 2.ª, número insuficiente para tornar realisável o novo comboio.

O ilustre engenheiro chefe d'exploração do P. O. informou que as companhias de navegação estavam dispostas a favorecer o serviço projectado, o que tornaria mais provável a sua utilização. Em compensação a Companhia dos W. L. declarou que não poderia por enquanto fornecer carruagens de camas e restaurante para os novos trens.

Ficou assente que só era viável a criação destes com as devidas condições de conforto: saída e chegada a Lisboa em boas relações com as horas de chegada e partida dos vapores, velocidade rasoável, composição de uma carruagem de camas e uma ou mais A B, seguimento destas, ou, pelo menos, a princípio, lugares garantidos de Medina a Hendaya. Sem esses requisitos essenciais o comboio desacreditar-se-ia e não conquistaria clientela. E' preciso ainda que esta não seja obtida pelo deslocamento de passageiros do *Sud*.

Resolveu-se pois que as diversas companhias péninsulares se entendessem préviamente com as suas administrações acerca dos acordos que houvessem de ser estabelecidos e que nos primeiros dias de Setembro se reunissem os seus delegados em Madrid munidos de poderes para uma resolução definitiva.

Quanto ao estabelecimento de carruagens directas Lisboa-Medina, insistiu-se pelo cumprimento da resolução anterior de começar desde já pela carruagem directa A B entre Lisboa e Vilar Formoso pelos rápidos 51-56 da C. P. e 13-14 da B. A. Entre Porto e Medina circula já uma carruagem directa A B nos correios. Estão em andamento, as negociações para o mesmo serviço Lisboa-Medina.

Foram atentamente estudadas as causas dos atrasos quasi quotidianos do *Sud* no sentido Paris-Lisboa, reconhecendo-se que provinham pela maior parte do serviço da fronteira de Irún, resolvendo-se diligenciar remediar-los.

As companhias espanholas declararam que estavam já prontas para começar a venda dos bilhetes de *coupons combinados* da União Internacional. Importa que o mesmo suceda em Portugal.

O período crítico de reforma de tarifas em Espanha teve por consequência a supressão de bilhetes directos entre Portugal e Espanha. Instou-se pelo seu restabelecimento.

Foram analisados os resultados de circulação directa de vagões com mudança de eixos em Irún, reconhecendo-se que vai tomando incremento. Assentou-se nos meios de a favorecer.

No dia 30 realizou-se na sala da Câmara do Comércio a conferencia do tráfego franco-espanhol, e em seguida, no salão do Casino, o almoço oferecido pelo S. F. P. e M. S. aos membros das duas conferencias e ás senhoras que os acompanhavam. Presidiram o inspector geral da S. F. P. e o director do M. S., sendo pelo primeiro saudados em brinde relativo à obra comum os conferentes, em nome dos quais agradeceu M. Gréard.

Nessa tarde visitaram os monumentos da cidade e no dia seguinte parte dos conferentes e suas famílias fizeram em automóvel uma encantadora excursão de perto de 300 k. a Bejar, Candelario, banhos de Montemayor e Alberca com o almoço em Castaner e um lanche em Alberca. D. Victor de

Nó foi incançável em proporcionar aos visitantes todas as comodidades e as melhores impressões. O sr. D. Luiz de Novaes, que colaborará na organização da conferencia, não pôde acompanhar a

excursão por incomodo de saúde de sua esposa.

Resolveu-se que a próxima conferencia se efectue, como de costume, em Paris nos fins de Outubro.

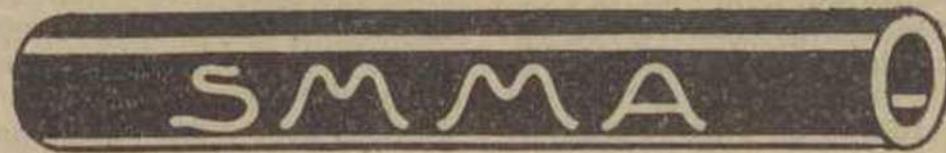
## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,  
água, gás, etc.  
Tubos  
reaquecedores

Representantes em Portugal e Colônias  
**SPECIA, Ltda.**  
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE  
**MONTBARD-AULNOYE**  
22, Rue de l'Arcade — PARIS — FRANCE



Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gás  
comprimido

Telegrams :  
Monbacier — PARIS  
(Código: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

# Processo arbitral entre a Companhia das Docas e o Governo

## O acordam final

Temos posto os leitores ao facto do pleito, que desde 1923 se arrastava, entre a Companhia das Docas do Porto e o Governo por causa do cambio aplicável às garantias de juro das linhas de Salamanca, questão já dirimida equitativamente em 1917 e que foi impertinentemente renovada anos depois. Publicámos as alegações da Companhia no processo arbitral, que após complicadas vicissitudes teve agora o desfecho pela sentença unânime dos árbitros pronunciada a favor da Companhia.

A categoria mental e moral dos árbitros, o presidente um dos mais distintos juízes do Supremo Tribunal, os outros o Governador do Crédito Predial, a cuja superior competência e nobresa de carácter todos prestam homenagem, o ilustre director do Instituto Superior do Comércio, um engenheiro e professor distinto e profundo conhecedor de questões financeiras, um professor e juris consulto de sólida reputação, tendo sido Ministro os três últimos, dá ao acordam superior autoridade. Fez-se justiça, fundamentando cuidadosamente a resolução tomada.

Felicitamos a Companhia por esse triunfo.

### MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços  
de Obras Públicas  
Repartição Central

Por ordem superior se publica o seguinte acordão do Tribunal Arbitral, relativo à questão suscitada entre o Governo e a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, concessionária da linha férrea de Salamanca à fronteira de Portugal, relativo à liquidação da garantia do juro concedida por lei de 29 de Agosto de 1889.

#### Acordão

Acordam, em conferência, os do Tribunal Arbitral:  
Vistos, relatados e discutidos estes autos:

Mostra-se que, por contrato de 12 de Outubro de 1882, garantiu o Governo à empresa concessionária das linhas de Salamanca a Barca de Alva e a Vilar Formoso o complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do

custo da construção das linhas, estatuindo-se no artigo 1.º, § 5.º, desse contrato que para a redução do custo da construção a moeda portuguesa se adoptaria o câmbio par de 180 réis por peseta e que para as reduções dos adiantamentos provenientes da garantia de juro regularia o câmbio comercial entre Lisboa e Madrid, ao tempo do encerramento das contas respectivas, e no artigo 2.º, § 4.º, que o encargo anual de garantia não poderia exceder 155.000\$;

Mostra-se que o sindicato dos bancos portuenses, adjudicatário da concessão, constituiu uma companhia espanhola, com sede em Madrid, para a qual a transferiu, e cujo capital, assim como a importância total das obrigações, pertencia integralmente ao mesmo sindicato;

Mostra-se que no intuito de acudir à situação difícil dos referidos bancos e salvaguardar os interesses de Portugal da exploração da linha foi estatuído, por lei de 29 de Agosto de 1889, que se elevasse a 270.000\$000 réis o máximo de garantia prevista no contrato de 1882, se a Companhia que o sindicato portuense organizasse para tomar sobre si a exploração comercial do Pôrto de Leixões arrendasse a exploração das linhas de Salamanca à Barca de Alva-Vilar-Formoso, passando assim esse complemento de juro garantido a ser entregue, não a uma companhia espanhola com sede em Salamanca, mas a uma companhia portuguesa com sede no Pôrto;

Mostra-se que esta Companhia se constituiu sob a denominação da Companhia das Docas do Pôrto e dos Caminhos de ferro Peninsulares, por estatutos de 29 de Outubro de 1889, aprovados por alvará de 4 de Dezembro do mesmo ano, pertencendo ao Governo 55 por cento do capital em ações liberadas, nos termos da base 12.ª da lei citada, do mesmo ano, e tendo o Governo preponderância na administração da Companhia, segundo a base 13.ª da lei;

Mostra-se que a Companhia emitiu, sob a garantia do Governo, tantas obrigações do 1.º grau quantas permitia o máximo de 270.000\$000 réis estatuído para a garantia do juro e que pagou ao Governo os suprimentos feitos ao Sindicato com boa parte dessas obrigações, que foram emitidas sob a garantia do Governo e chanceladas pelo director geral da Tesouraria;

Mostra-se que desde o início da exploração das linhas até 1917 se fez sempre intervir o câmbio par no cálculo da garantia do juro, apesar de ter estado abaixo de par até 1908 e o ter excedido desde então;

Mostra-se que, pela primeira vez, em 1917, a Direcção da Fiscalização da Exploração dos Caminhos de Ferro, para a qual fôrera então transferida a missão de liquidar semestralmente a garantia de juro, afirmou que as receitas da exploração, em pesetas, deviam ser transformadas em escudos ao câmbio do dia, contra o que protestou a Com-

panhia, pedindo que se mantivessem os processos de liquidação até então seguidos;

Mostra-se que o Governo, depois de ouvir as estações consultivas competentes e de acordo com pareceres da Procuradoria Geral da República e do Conselho Superior de Finanças, deferiu o pedido e mandou fazer a liquidação do câmbio par, fixando a interpretação do contrato, que continuou a ser seguida até 1925;

Mostra-se que, neste ano a Repartição de Caminhos de Ferro, da Respectiva Direcção Geral, pretendeu substituir a liquidação da garantia de juro de 1922 ao câmbio par, preparada pela Divisão do Movimento e Tráfego, segundo as normas seguidas desde a origem, por outra em que a receita líquida em pesetas, calculada mediante um artifício baseado no contrato, era convertida em escudos ao câmbio do dia, arbitrariamente escolhido, como se essa receita fictícia, que não existira, tivesse sido transferida para Portugal, chegando assim à conclusão de que a Companhia, em vez de receber os 270.000\$ que reclamava, tinha de entregar ao Governo como reembolso de garantia cerca de 870.000\$;

Mostra-se que a Companhia protestou contra essa liquidação e que foram ouvidas a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, a Procuradoria Geral da República, cujos pareceres foram favoráveis à reclamação, e o Conselho Superior de Finanças, que, em contrário do seu parecer de 1917, perfilhou um voto discordante de um vogal da referida Junta Consultiva e se pronunciou a favor da nova fórmula de liquidação proposta pela Repartição;

Mostra-se que o Ministro do Comércio, conformando-se com este último parecer, indeferiu a reclamação da Companhia e perfilhou a mencionada liquidação em portaria de 15 de Maio de 1924;

Mostra-se que, não se conformando a Companhia com o determinado nessa portaria reclamou que o ponto convertido fosse sujeito a arbitragem nos termos do artigo 12.º do contrato de 1882 e da lei de 1889, e que por portaria de 3 de Junho de 1924 foi ordenada a constituição do Tribunal Arbitral;

Mostra-se que, depois de várias vicissitudes, foi lavrado o competente termo de compromisso em 13 de Fevereiro de 1925, por virtude do qual, tendo previamente os seus membros prestado compromisso de honra perante o juiz da 1.ª vara civil desta cidade, se constituiu este Tribunal Arbitral em 21 de Novembro do mesmo ano;

Mostra-se que, instaurado o processo arbitral, a Companhia, nas suas alegações, ponderou:

—que a lei de 1889 tomou para base de garantia o capital de 7.400.000\$ correspondente ao custo da linha calculada ao câmbio par, sendo o juro fixado em réis à taxa de 5 por cento com o máximo de 270 contos para o complemento a adiantar pelo Governo;

—que a redução dos adiantamentos provenientes da garantia ao câmbio comercial entre Lisboa e Madrid, prevista no contrato de 1882, pressupõe a sua prévia liquidação ao par, como juro dum capital assim fixado e era determinada pela necessidade de entregar à concessionária, com sede em Espanha, os complementos de juros liquidados, encerrando-se com esse acto as contas;

—que foi essa a interpretação do contrato, invariavelmente seguida até 1917, em que pela primeira vez se alvitrou a intervenção do câmbio do dia na liquidação, tendo então resolvido o Governo, de acordo com os pareceres da Procuradoria Geral da República e do Conselho Superior de Finanças, que era ao câmbio par que se devia continuar fazendo as liquidações da garantia;

—que assim ficou rectificado e esclarecido o contrato não se tendo dado facto novo que pudesse justificar novo exame da questão em 1923 e outro entendimento do Governo, que não era de aceitar, ao cabo de 46 anos, contra o que invariavelmente fôr adoptado até então;

—que a adoptação dessa nova interpretação seria iníqua por atribuir à Companhia receita líquida, quando de facto, para ocorrer à exploração tem tido que recorrer a adiantamentos reembolsáveis do Governo Espanhol;

—mostra-se que o Ministério Público se limitou a contestar por negação, tendo-se pronunciado em 1917 e em 1925 a favor da interpretação da Companhia e que o Governo nada alegou em defesa da sua resolução, limitando-se o Ministro do Comércio e Comunicações, seu representante, a exstrar o seu visto no processo;

—mostra-se que em segundas alegações a Companhia salienta o facto de ter sido o único fundamento da resolução ministerial de 1924 o parecer do Conselho Superior de Finanças em contradição com o anterior, e perfilhando o voto em separado dum vogal da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, em que se afirma erradamente a existência de avultada receita líquida, onde só houvera deficit, saldado com adiantamentos do Governo Espanhol.

O que tudo visto, devidamente pondurado e discutido; Considerando que as partes são legítimas e nenhuma dúvida tem sido levantada a esse respeito;

Considerando que desde o início da exploração das linhas pela Companhia das Docas do Pôrto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares até 1917 sempre o contrato por ela celebrado com o Governo foi interpretado e executado por ambas as partes fazendo-se intervir o câmbio par para liquidação da garantia de juro, não obstante o câmbio comercial ter estado abaixo do par até 1908 e o ter excedido desde então até aquela data;

Considerando que, tendo a Direcção da Fiscalização da Exploração dos Caminhos de Ferro pretendido, nesse ano de 1917, que a liquidação se fizesse não pelo câmbio par, mas pelo câmbio do dia, o Governo, ouvidas as estações competentes Procuradoria Geral da República do Conselho Superior de Finanças—e de acordo com os pareceres por elas emitidos, atendeu a reclamação da Companhia contra aquela pretensão e ordenou que a liquidação continuasse a ser feita como até aí, ao câmbio par;

Considerando que, assim, o Governo, depois de ter sido levantada e discutida a questão, expressamente sancionou a prática estabelecida e assentou doutrina, que a Companhia também expressamente aceitou, que foi observada por ambas as partes até 1922, e que ficou constituindo uma nova convenção interpretativa do contrato de 1882, a qual depois do Governo, só por si, sem prévio acordo com a Companhia, não era lícito repudiar e contrariar;

Considerando que, posteriormente a 1917, a maior e não prevista desvalorização do escudo só poderia justificar mais ainda a interpretação por mútuo consenso das partes expressamente firmada em 1917, aplicando-se, se tanto fosse mester, a teoria da imprevisão, pelo próprio Estado e pelos tribunais aplicada quer a concessões de serviços públicos, quer contratos civis e comerciais entre particulares, por isso que a intervenção do câmbio do dia na liquidação da garantia do juro importaria, para a Companhia, responsabilidades enormes que acarretariam a sua ruina;

Considerando que no contrato de 1882, artigo 1.º, § 5.º, o câmbio do dia apenas é mandado aplicar a redução a pesetas dos adiantamentos que deviam ser feitos à Companhia concessionária, que então tinha a sua sede em Espanha;

Considerando que essa situação se modificou pela lei de 1889 e pela consequente constituição da Companhia das Docas do Pôrto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, com sede no Pôrto, à qual são entregues em moeda portuguesa os adiantamentos provenientes de garantia de juro, não havendo, pois, motivo para a redução dos mesmos adiantamentos ao câmbio do dia do encerramento das respectivas contas;

Considerando a aplicação desse câmbio para a redução a pesetas dos referidos adiantamentos pressupõe a aplicação do câmbio par para a sua anterior liquidação;

Considerando que não é justo nem equitativo atribuir à Companhia, por um artifício de câmbio arbitrariamente escolhido, receitas líquidas que ela não obteve, sendo certo que, como se vê das suas contas, para saldar a exploração teve de recorrer em cada ano a avultados adiantamentos reembolsáveis do Governo Espanhol;

Considerando que a portaria de 15 de Maio de 1924, perfilhando a liquidação da garantia do juro do câmbio do dia, em contrário das normas inalteravelmente seguidas desde a origem e inofismavelmente rectificadas pelo Governo em 1917, impossibilitou a Companhia de pagar o cupão das suas obrigações, que têm de garantia do Estado Português e a assinatura do director geral da tesouraria, dando, assim, lugar ao descrédito das mesmas obrigações e a grave prejuízo dos seus portadores, o principal dos quais é o próprio Estado;

Por todos estes fundamentos e mais dos autos julgam procedente e provada a reclamação da Companhia contra a intervenção do câmbio comercial do dia das operações relativas às liquidações e entregas semestrais dos adiantamentos para complemento do juro garantido pelo contrato de 12 de Outubro de 1882 e pela lei de 29 de Agosto de 1889, devendo essas operações ser feitas sempre ao câmbio par e, consequentemente, não podendo ser exigido à Companhia o reembolso de 870.000\$, ordenado na portaria de 15 de Maio de 1924, e antes devendo ser novamente feita nos termos indicados a liquidação da garantia do juro relativa ao ano de 1922.

Sem custas, por delas ser isento o Estado.

\* Lisboa 17 de Maio de 1926. — José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães — João Albino de Sousa Rodrigues — António Vicente Ferreira — Caetano Francisco Cláudio de Eugénio Gonçalves — Francisco António Correia.

# União Internacional dos Caminhos de Ferro

## A reunião de Sevilha

(Continuação do n.º 925)

**A** Comissão de «Tráfego-Mercadorias» reuniu nos dias 7, 8 e 10 de Maio.

Estiveram presentes a Alemanha, Belgica, Dinamarca, França, Holanda, Hungria, Inglaterra, Itália, Romania, Suiça, Tchecoslováquia e União das Repúblicas Soviéticas.

Presidiu M. Niquille, director dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, secretariado pelo Dr. J. Falm, chefe de secção dos mesmos caminhos de ferro.

Trocados os cumprimentos de estilo, entrou em discussão a **1.ª questão**—*Determinação das condições de acondicionamento a exigir, quer de uma maneira geral, quer para certas mercadorias que são objecto dum tráfego internacional importante e exigem precauções especiais (líquidos, etc.).*

Depois de acalorada discussão sobre se o regulamento devia ser adoptado duma maneira rígida para o público, se apenas sob o aspecto de recomendações, foi o projecto aprovado com ligeiras alterações de forma a que, embora dêles advenham maiores responsabilidades para o caminho de ferro, este por sua vez fica muito mais garantido contra possíveis extravios e avarias com os preceitos para um bom acondicionamento dos volumes apresentados pelos expedidores a despacho—bem etiquetados, com marcas nítidas, e as moradas dos expedidores e consignatários também indicadas e correspondendo perfeitamente às constantes das notas de expedição.

O regulamento prevê também quais os melhores meios de embalagem dos diversos volumes, as taras e as matérias a empregar de forma a garantir o mais possível a integridade desses volumes e do seu conteúdo, etc., e quais as mercadorias que só são aceitas à expedição por vagões completos, devido a poderem confundir-se com outras, ou pelo seu contacto prejudicarem outras, sujando-as ou comunicando-lhes mau cheiro, etc.

Em seguida tratou-se da **2.ª questão**—*a) Elaboração de uma nomenclatura de mercadorias em francês, com tradução nas outras línguas dos países interessados, para servir para a aplicação das tarifas internacionais;*

*b) Inscrição nas tarifas internacionais de disposições que obriguem os expedidores a designar as mercadorias nas notas de expedição em harmonia com as rubricas da nomenclatura.*

Sobre a primeira parte foi resolvido depois de largo debate nomear-se uma sub-comissão composta de delegados dos caminhos de ferro alemães, franceses, italianos e suíços para estudar a nova classificação a

qual, a pedido da Polónia, será escrita em três línguas—alemão, francês e italiano.

Quanto à 2.ª parte ficou para ser discutida mais tarde, quando o projecto de classificação de mercadorias já tenha sido apresentado à Comissão pela sub-comissão respectiva.

Entrou depois em discussão a **3.ª questão**—*Admissão na U. I. C. da Sociedade belgo-inglesa de «ferry-boats». Estudos sobre os efeitos que para o futuro poderão resultar da sua admissão.*

A Comissão resolveu, por maioria, que, embora fosse para desejar essa admissão, não a pode autorizar por a isso se oporem os actuais estatutos.

Na quarta sessão, tratou-se da **4.ª questão**—*Melhoramentos a introduzir no processo do seguimento em serviço dos documentos das administrações.*

Depois de vários delegados se manifestarem, uns no sentido da necessidade de se assentar um *modus-faciendi* uniforme em todas as empresas, outros, pelo contrário, não reconhecendo essa necessidade, foi o assunto entregue de novo a uma sub-comissão composta da Suiça, Alemanha, França e Itália.

A **5.ª e a 6.ª questões**, respectivamente—*Exame do regulamento internacional para vagões particulares, e Estabelecimento, para os vagões isotérmicos ou frigoríficos, de regulamentos e tarifas uniformes baseadas nas que vigoram nas diferentes rôdes interessadas*,—foram também submetidas ao estudo da 4.ª comissão e que serão tratadas em sessão conjunta das 2.ª e 4.ª Comissões.

A **7.ª questão**—*Estabelecimento das bases duma estatística internacional para as administrações de caminhos de ferro*, não levantou objeções, mas a comissão posta ao corrente da opinião da Comissão de «Tráfego-Passageiros» sobre o quadro respeitante a esta última, entende que para dar valor à estatística era preciso que os factores adoptados pelas administrações para o estabelecimento dos seus cálculos sejam os mesmos, afim de obter resultados comparáveis.

Na 5.ª sessão, M. Baudoux (Estado Belga) informa que a Comissão de Tráfego-Passageiros adoptou a sua proposta de reunir esclarecimentos relativos às tarifas de passageiros das diversas rôdes da União, para serem publicadas no Boletim da U. I. C., e propõe que se faça o mesmo trabalho na Comissão de Tráfego-Mercadorias, proposta que foi aceita sob reserva da aprovação do Comité de Gerência.

A reunião da Comissão de «Troca de material circulante» efectuou-se isoladamente e conjuntamente com

a de «Tráfego-Mercadorias», nos dias 10 e 11 de Maio. Na primeira reunião tratou-se das *bases duma estatística internacional*, sendo o respectivo relatório apresentado pela Comissão de «Contas Correntes e Cambios» aceito sem observações.

A delegação polaca deu conhecimento de que tinha feito um acordo com a República dos Sovietes para a troca de material por meio de mudança dos eixos e propôs à Comissão das Questões técnicas estudar esta forma de transmissão de material dumas para outras linhas, pelo que o acordo foi entregue ao exame dum a sub-comissão.

Na reunião conjunta foi tratada outra vez a **1.ª questão** *Regulamento internacional dos vagões particulares*.

Foi aprovado o projecto elaborado pela Sub Comissão de Locarno com pequenas modificações.

Sobre a maneira de taxar êstes vagões ficou combinado que os Caminhos de Ferro Federais Suiços recolham toda a documentação necessária para se estudar bem êste assunto que por enquanto não passa de uma aspiração de diferentes empresas.

Sobre a **2.ª questão** *Estabelecimento de tarifas uniformes para vagões isotérmicos e frigoríficos* tendo-se conhecimento de correspondência trocada sobre o assunto com o Comité de gerência e outras Comissões, resolvendo-se propor a constituição dum a Sub-comissão comum às 2.ª, 4.ª e 5.ª Comissões. Como já existe uma Sub-Comissão da 5.ª Comissão encarregada do estudo dum a questão análoga (Utilização de vagões com dispositivos especiais para certos transportes), as 2.ª e 4.ª Comissões decidem reunir aos países que a compõem (Suiça, Alemanha, România e Tchecoslováquia) a Itália e a França que, em virtude dos seus climas, são especialmente interessadas no estudo dêste assunto.

## As Companhias do Norte de Espanha e de Madrid a Zaragoza e Alicante no ano de 1925

Em jornais e revistas cometem-se por vezes *gaffes* que só as não comprehende e desculpa quem é completamente alheio ao *metier* do jornalismo.

Vem isto a propósito de uma notícia que demos no nosso número de 1 do corrente com o título *A Companhia do Norte de Espanha no ano de 1925* e que não diz respeito àquela Companhia mas sim à de **Madrid a Zaragoza e Alicante**.

O engano é fácil de explicar: tínhamos na nossa frente as duas «Memórias» publicadas por aquelas Companhias, fizemos as duas notícias, mas... trocamos-lhes as epígrafes. Coisa tão simples, não é?

Por uma questão de paginação só foi publicada uma delas; melhor fôra que tivessem sido as duas, pois, assim, o leitor e as duas Companhias interessadas teriam percebido logo o engano.

Que nos perdoem as Companhias do Norte e de M. Z. A. e o leitor também com cuja paciência inexgotável contamos sempre.

Ditas estas palavras que eram indispensáveis, passemos a ocupar-nos da

## Companhia do Norte de Espanha

Realizou-se no dia 22 de Maio, em Madrid, a Assembleia Geral desta Companhia para apreciação da Memória do Conselho de Administração, um documento magnificamente elaborado, recheado de elementos comprovativos da boa administração da Companhia, a mais importante da Península.

Dos números que a seguir transcrevemos dessa «Memória», vê-se que a situação financeira da Companhia melhorou de 1924 para 1925, tendo podido efectuar entre outras despesas importantes, a compra de 29 locomotivas, 56 carruagens e 1.122 vagões para transporte de mercadorias, que importaram em Pesetas 24.765.338,57, cujo pagamento se acha quase feito totalmente.

As receitas e despesas de exploração, comparadas com as do ano anterior, foram as seguintes:

	1924	1925	A mais em 1925
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Receitas do tráfego.	327.524.623,71	331.863.447,31	4.338.823,60
" diversas...	344.371,01	352.332,97	7.961,96
Total .....	327.868.994,72	332.215.780,28	4.346.785,56
Despesas de exploração.....	208.224.356,69	211.440.803,88	3.216.447,19
Receita líquida...	119.644.638,03	120.774.976,40	1.130.338,37

Desta receita líquida ha a deduzir as pensões pagas ao pessoal que se elevaram no ano findo a P. <sup>tes</sup> 46.623.362,35 mais 525.610,92 do que em 1924, e diversos encargos financeiros num total de 85.034.399,24, mais 573.67,50 do que no ano anterior, ficando um excedente das receitas de 14.781.197 pesetas, que apresentando uma diferença para menos de 1.764.052,91 sobre o saldo de 1924, representa uma importante melhoria de situação, dado o grande aumento de encargos das numerosas linhas que a companhia explora.

As receitas acima mencionadas decompõem-se pela seguinte forma:

	1924	1925	Diferenças em 1925
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Passageiros...	80.453.450,21	80.295.407,7	- 158.042,74
Grande velocidade .....	36.531.018,98	86.984.774,04	+ 453.755,06
Pequena velocidade....	207.349.198,04	211.380.616,88	+ 4.031.418,84
Diversos .....	3.190.956,48	3.202.648,92	+ 11.692,44
Total.....	327.524.623,71	331.863.447,31	+ 4.338.823,60

A diminuição nos passageiros é tão pequena, uns 0,20 %, que não carece de justificação.

O tráfego de grande velocidade aumentou bastante, devido principalmente aos transportes de frutas e hortaliças que no ano findo foram em abundância.

O aumento em p. v. também muito importante, devido em grande parte a materiais de construção e combustíveis, são um bom índice do desenvolvimento que as indústrias e a agricultura estão tomando em Espanha.

A Companhia do Norte tem em exploração 3.759 quilómetros de linha, dos quais 100 quilómetros de via reduzida, e os restantes de via larga.

# Parte Oficial

## Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

### Divisão Central

Tendo sido rescindido por decreto de 30 de Março último o contrato celebrado em 6 de Agosto de 1913 com João Pedro Vierling para a construção e exploração do Caminho de Ferro de Tomar à Nazaré com o ramal por Leiria;

Atendendo ao que me representou o Ministro do Comércio e Comunicações;

Usando da autorização conferida pela carta de lei de 14 de Julho de 1899;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Será aberto concurso público perante a Inspecção Geral de Caminhos de Ferro para a construção e exploração, nos termos das bases 5.º e 6.º da lei de 14 de Julho de 1899, da linha férrea de Tomar à Nazaré com um ramal para Leiria, pertencente à rede complementar da região compreendida entre o Tejo e o Mondego e classificada por decreto de 24 de Agosto de 1912.

Art. 2.º O programa do concurso e respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases que, fazendo parte integrante deste diploma, baixam assinadas pelo referido Ministro.

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 21 de Junho de 1926.—*Manuel de Oliveira Gomes da Costa.—Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa.*

**Bases para a elaboração do programa e caderno de encargos do concurso para a construção e exploração da linha férrea de Tomar à Nazaré com ramal para Leiria.**

### BASE 1.º

O concurso terá por objecto a construção e exploração de uma linha férrea de via reduzida que, partindo da futura estação de Tomar, na linha de Lamarosa a Tomar, e passando por Agroal, Ourém, Reguengo, Batalha, Pôrto de Mós, Aljubarrota e Alcobaça, termine na Nazaré, ligando-se por meio dum ramal da Batalha à cidade de Leiria e prolongando-se até a estação do mesmo nome na linha de Oeste.

### BASE 2.º

O prazo do concurso não será inferior a sessenta dias.

### BASE 3.º

Os licitantes são obrigados ao depósito prévio de 100.000\$. Este depósito será elevado a 200.000\$ pelo licitante a quem fôr adjudicada a construção, e ser-lhe há restituído logo que nos trabalhos de construção haja sido por él dispensida quantia equivalente ao triplo do depósito.

### BASE 4.º

A linha e seu ramal serão construídos conforme o projecto elaborado pelo concessionário, aprovado pelo Governo, subordinado às seguintes condições:

A via terá um metro de largura entre faces internas dos carris;

Os raios das curvas poderão descer a 100 metros em plena via e a 80 metros nas estações;

As inclinações poderão elevar-se a 25 milímetros por metro;

O peso dos carris não será inferior a 24,5 quilogramas por metro;

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, e será dos tipos mais aperfeiçoados;

Haverá carruagens de duas classes;

Os combóios que levem passageiros terão freio contínuo e automático;

A tracção poderá ser a vapor ou eléctrica.

### BASE 5.º

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

1.º Os auxílios que as câmaras municipais interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.º O subsídio que, pelas comissões distritais, fôr concedido;

3.º A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas;

4.º Cedência, por espaço de trinta anos, da importância dos impostos de trânsito e sôlo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.º Isenção, durante trinta anos, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fôssem obrigados pelas leis em vigor;

6.º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas férreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do País.

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as emprêssas metalúrgicas do País 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.

§ 2.º Para o efeito da isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.º do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.º Material fixo. Os elementos de superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas e guindastes fixos;

2.º Material circulante.—As locomotivas, *tenders*, carruagens, vagões, guindastes móveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas, peças laminadas ou forjadas destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fôlha, varões ou tubos, máquinas-ferramentas com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

### BASE 6.º

Serão de conta da emprêsa concessionária da linha de Tomar à Nazaré as despesas exigidas pela construção das novas estações e suas dependências nos pontos de cruzamento das linhas do norte e oeste, livremente escolhidos em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato da concessão das linhas do norte e leste de 12 de Setembro de 1859 e artigo 31.º do contrato definitivo de 23 de Novembro de 1883, para a construção e exploração do caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira e a Alfarelos.

### BASE 7.º

A emprêsa concessionária ficará, para os efeitos, sujeita às leis do País e às condições gerais usualmente prescritas nos contratos de concessão de linhas férreas, nomeadamente no que respeita à fiscalização do Governo, à gratuitidade do serviço postal, às reduções concedidas aos serviços públicos, devendo asse preceitos ser minuciosamente formulados no contrato da concessão.

BASE 8.<sup>a</sup>

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

Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela emprêsa concessionária durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se; deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade que o Governo pagará à emprêsa concessionária durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base d'este cálculo.

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

BASE 9.<sup>a</sup>

São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir por qualquer forma os preços das tarifas, quer para o tráfego internacional, quer para o serviço combinado das linhas que fazem objecto do concurso, e seja qual for a administração que o celebre. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

BASE 10.<sup>a</sup>

O concurso versará sobre o prazo da concessão, com a base de licitação por noventa e nove anos, tomada para a sua duração máxima.

BASE 11.<sup>a</sup>

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher a proposta que for julgada mais vantajosa e idónea pelas garantias técnicas e financeiras da sua realização, embora não seja a de menor duração da concessão.

§ único. Os concorrentes indicarão nas suas propostas o prazo máximo dentro ao qual se obrigarão a provar que têm constituído emprêsa, possuindo o capital suficiente, sob pena de caducar a concessão se, no fim d'esse prazo, a não tiverem constituído e assegurado o capital necessário.

BASE 12.<sup>a</sup>

O programa do concurso e as respectivas condições e códernos de encargos elaborados em harmonia com estas bases serão submetidos à prévia aprovação do Governo.

BASE 13.<sup>a</sup>

A Inspecção Geral de Caminhos de Ferro deverá solicitar, desde já, das câmaras municipais e das comissões distritais interessadas na construção das linhas, a declaração, no prazo máximo de trinta dias, da importância exacta dos auxílios e subsídios com que resolvem contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.º 4.º e 5.º da base 5.º da lei de 14 de Julho de 1899, a fim de que êsses esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com suficiente antecedência em relação à data do concurso.

BASE 14.<sup>a</sup>

Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo dentro do prazo de nove meses, contados da data da portaria que aprovar o contrato da concessão.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto e estar concluída no prazo de três anos.

BASE 15.<sup>a</sup>

A Linha poderá ser aberta à exploração por troços, a partir dos extremos ou dos pontos de cruzamento com as linhas do norte e de oeste.

Paços do Governo da República, 21 de Junho de 1926—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa*.

# Viagens e Transportes

## Rápido entre Lisboa e Madrid

Por dificuldade no estabelecimento do novo horário na linha espanhola de M. C. P., até aviso em contrário, os comboios rápidos entre Lisboa e Madrid (n.ºs 151 e 152) fazem serviço de passageiros em 2.ª classe unicamente no percurso entre Lisboa e Valencia de Alcantara.

Transitoriamente, portanto, não se vendem bilhetes de 2.ª classe ao comboio rápido de Lisboa-Madrid (n.º 151) para estações espanholas situadas além de Valencia de Alcantara.

## Horário dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Desde o dia 28 do mês passado foram adicionados ao cartaz-horário em vigor os comboios n.ºs 109 e 110, mixtos, da linha do Douro, entre Porto e Marco. O primeiro parte do Porto às 18-41 para chegar a Marco às 21-51, e o segundo parte de Marco às 6-52 para chegar ao Porto às 9-43, parando ambos em todas as estações intermédias.

## Apeadeiro de Louzã A

No dia 1 d'este mês abriu à exploração o apeadeiro de Louzã A situado ao quilómetro 27,988 da linha de Louzã, entre o apeadeiro de Arneiro e a estação de Louzã.

Este apeadeiro faz serviço de passageiros sem bagagens, vendendo bilhetes unicamente para as estações e apeadeiros da linha de Louzã pelo preço de Padrão no sentido ascendente e de Louzã no descendente. Os passageiros destinados ao apeadeiro pagam por Louzã no sentido ascendente e por Padrão no ascendente.

## Transporte de casca de pinho nas linhas da Beira Alta

Segundo um recente aviso ao Púlico da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, desde o dia 10 d'este mês, é aplicável às remessas de casca de pinho (carrasca), em pequena velocidade, o multiplicador 6.

## Transportes de sal comum e vidro quebrado nas linhas da C. P.

A C. P. publicou recentemente o 15.º aditamento a sua Classificação geral de pequena velocidade, segundo o qual a zona H constante das Convenções com que abre a Classificação passou a ter como procedências—*Guia até Veríde e até Fontela*, e como destinos—*Aveiro até Campanhã*. Além disto às rúbricas de *sal comum a granel* e *sal comum em sacos ou barricas* foi assinalada a tabela n.º 19 da tarifa especial n.º 1 para os percursos da zona H, e para a rúbrica *vidro quebrado* a tabela n.º 29 para percursos desde 100 quilómetros (zona J).

### Bagagens dos passageiros dos combóios tramways da C. P.

Segundo aditamentos às tarifas de bilhetes para os combóios tramways, n.º 3 g. v. para as linhas de Cintra, Vila Franca, Coimbra a Figueira e de Aveiro a Porto, e n.º 11, § 6.º, os volumes ao abrigo da condição 4.ª da primeira, e 1.º aditamento à segunda, que devam ser conduzidos nos fourões ou vagões de reserva dos combóios tramways, só são aceitos para transporte quando se presuma não terem peso superior a 40 quilogramas cada um.

### Modificação dos preços de transporte de algumas mercadorias nas linhas da C. P.

A C. P. publicou recentemente em 14.º aditamento à Classificação Geral algumas alterações de taxas de certas mercadorias ao abrigo da Tarifa especial n.º 1 de g. v.

A «aguardente em vasilhame de madeira ou ferro e em vagões cubas», passa a ter como de aplicação geral a tabela 12 em vez da 16, sendo-lhe dada em compensação para os percursos de Lisboa a St. Ana e Vendas Novas para Guia e Louzã até Campanhã (zona B) a Tabela 15. A «aguardente em taras não designadas» passa a ter a tabela 6 em vez da 8.

O «carbonato de sódio e de potássio, a barrilha, cristais de soda, a potassa, o sulfato de sódio, sal amargo, sulfato de potássio, soda cristalizada ou refinada e a soda do comércio» que até aqui desfrutavam da Tabela 15 de aplicação geral e da 28 em percursos desde 100 quilómetros, (zona J) passam a ter para o primeiro caso, a tabela 10 e para percursos da zona B, a tabela 27.

O «gesso em pedra ou pedra de gesso» que tinha apenas para aplicação geral a tabela 31, passou a ter para este caso a 21 e para percursos desde 200 quilómetros (zona I) a tabela 22.

Os «tejolos de barro ou de gres» passaram da tabela 20 para a 18, e aos «tubos de cartão ou de papel com revestimento metálico» foi atribuída, para percursos da zona B, a tabela 15, como protecção à indústria nacional.

### Despacho Central de Matosinhos

Abriu ontem ao serviço público o novo despacho denominado "Matosinhos-Central", sito em Matosinhos, rua Brito Capelo, 665, de propriedade da Empresa Geral de Transportes Ltd., e que faz em combinação com a C. P. o serviço de camionagem de remessas em grande e pequena velocidade entre a estação de Pôrto-Campanhã e a vila de Matosinhos e pôrto de Leixões (lado norte).

As taxas, segundo a respectiva tarifa que entrou ontem em vigor, são as seguintes:

#### Destinos ou procedências de

Matosinhos-Central	C. P.-Matosinhos-Leixões
Remessas de tarifa 8-por volume	\$05
" " g. v. ou p. v. até 40 Kg.	\$20
— de 41 até 60 Kg.	\$25
— " 61 " 80 "	\$30
— " 81 " 100 "	\$36
— por cada 10 Kg. além de 100, mais	\$03
	\$04

Os preços acima indicados são elevados ao dôbro quando se trate de remessas de volumes que pesem menos de 100 Kg. por m 3, matérias inflamáveis ou explosivas, garrafões cheios ou vazios, mobília engrapada ou sem acondicionamento.

O serviço neste despacho Central está subordinado aos regulamentos do caminho de ferro tanto no que respeita a horas de abertura e encerramento como nas demais relações com o público.

Todas as estações da C. P. podem aceitar ou receber remessas para o do despacho Matosinhos-Central ou Central-Matosinhos-Leixões, incluindo-se as taxas de camionagem nas dos portes do caminho de ferro, com as designações especializadas.

A Empresa Geral de Transportes Ltd.<sup>a</sup> abonará todas as despesas com que as mesmas venham oneradas quando lhe sejam entregues na estação de Campanhã, despesas que cobrará directamente dos consignatários no acto da entrega dos volumes.

Para as despesas e formalidades fiscais e camarárias, etc., necessárias para que as remessas de ou para Matosinhos ou Leixões atravessem a cidade do Pôrto, desde ou até Campanhã, sob o regime de condução, sem necessidade dos volumes serem abertos, etc., pelas autoridades.

Pela prestação destes serviços cobra-se independentemente da taxa de camionagem a comissão seguinte:

Por cada remessa da tarifa 8 . . . . .	\$02
" " " ao abrigo das outras tarifas	até 200 K. : \$06 de mais de 200 K. : \$11

A Empresa Geral de Transportes Ltd.<sup>a</sup> não se obriga a transportar volumes de peso indivisível superior a 500 quilogramas nem de dimensões superiores às do seu material; prestando-se contudo a efectiva-los, mediante ajuste prévio.

### Serviço de camionagem entre Louzã e Pomares

A C. P. acaba de publicar um aditamento à tarifa de camionagem entre Louzã e Pomares, passando por Gois, Arganil, Coja, Vila Cova e Avô, a cargo da Empresa Automobilista da Beira, Ld.<sup>a</sup>, segundo o qual as estações de Caldas da Rainha, Santarem, Entroncamento e Espinho ficam compreendidas no número das estações para as quais a referida empresa é autorizada a vender bilhetes e a efectuar despacho directo de bagagens nas condições estabelecidas na tarifa.

Estas estações também aceitam para os Despachos Centrais da Empresa Automobilista da Beira, Ld.<sup>a</sup>, remessas de volumes de peso não superior a 10 quilogramas.

O referido aditamento também amplia o prazo indicado no § 5.º do art. 1.º, durante o qual se efectuam na época de verão as carreiras de camionetas de serviço rápido, as quais passam a ser executadas desde 15 de Abril até 31 de Outubro, sendo a carreira que se realiza aos sábados, prolongada até Pomares.

### Apeadeiro de Paul

Abre no dia 19 à exploração para serviço de passageiros sem bagagem, o apeadeiro de Paul situado na linha do Oeste, entre as estações de Bombarral e S. Mamede.

O novo apeadeiro não vende bilhetes, sendo as cobranças feitas em trânsito pelo preço correspondente à estação imediata anterior ou posterior, conforme se trate de procedência ou destino, respectivamente.

Têm paragem neste apeadeiro os combóios descendentes n.ºs 201 e 207 que partem de Lisboa-Rocio, respectivamente, às 8,10 e 18,5 h., para chegar a Paul às 10,56 e 20,20 h., e os descendentes n.ºs 202 e 204 que partem de Paul às 8,25 e 16,57 h. para chegarem a Rocio às 11 e 20,15 h.

# A electrificação dos Caminhos de Ferro Suíços

No princípio do ano de 1925 as linhas dos Caminhos de Ferro Federais que estavam electrificadas eram as seguintes:

Com corrente trifásica, 3.000 volts:

Brigue-Iselle (Simplon)	22 Kms., desde 1906
Brigue-Sion	53 " " 1919
Com corrente monofásica, 15.000 volts:	
Berne-Scherzigen	34 Kms, desde 1919
Lucerna-Gotthardo-Chiasso	225 " " 1922
Goldan-Zug	16 " " 1922
Immensee-Rothkreuz	7 " " 1922
Lucerna-Zug-Zurich	5 " " 1923
Sion-St. Maurice	41 " " 1923
Lucerna-Olten	56 " " 1924
Olten-Basle	36 " " 1924
St. Maurice-Lausanne	51 " " 1924
Thalwil-Richtersroil	15 " " 1924
Total	611 Kms.

Durante o ano de 1925 e já em 1926, foram electrificadas em harmonia com o projeto de 1916 revisto em 1923, as seguintes linhas:

Zurich-Olten	64 Kms, Fev.º 1915
Lausanne-Renens-Daillens-	
Vallorbe	47 " Fev.º 1925
Daillens-Yverdou	18 " Fev.º 1925
Zurich-Winterthur (2 linhas)	40 " Ag.º 1925
Olten-Berne	67 " Nov.º 1925
Renens Genebra	56 " Dez.º 1925
Lausanne-Palésieux	21 " Fev.º 1926
Total	313 Kms.

Temos, portanto, ao todo 924 quilómetros electrificados, o que representa 31 por cento da rede total dos Caminhos de Ferro Federais (2 989 Kms.) e espera-se que até o fim do corrente ano estejam também trabalhando a tracção eléctrica mais 85 quilómetros assim repartidos:

Zurich-Rapperswil	36 Kms.
Brugg-Pratteln (Basle)	49 "

Além disso a secção trifásica Sion-Brigue que foi instalada apenas para experiência, está actualmente transformada em monofásica.

A corrente tem sido fornecida até agora pelas estações hidro-eléctricas de Riton (Cantão de Ticino), concluída em 1920, que dispõe da força de 48.000 cavalos; de Amsteg (Cantão de Uri) concluída em 1922, com 81.600 cavalos e a de Barberine (Cantão de Valais), construída em 1923 e que fornece 46.800 cavalos, todas de corrente monofásica, e ainda pela estação de Massaboden no Cantão de Valais, construída em 1899 e ampliada em 1915 de forma a poder fornecer força de 10.500 cavalos por meio de corrente trifásica.

Actualmente estão os Caminhos de Ferro Federais Suíços construindo mais uma poderosa estação de corrente monofásica em Vernayaz (Cantão de Valais), a qual deve vir a ser a mais poderosa da Suíça, pois deve dispor de 108.000 HP de energia.

Ao mesmo tempo está sendo ampliada a de Barberine a 78.000 P. A corrente para a secção de Berne-Thonne (Scherzigen) e parte da de Berne-Olten é fornecida por uma importante Companhia—*Forces motrices bernoises, S. A.*, de Berne, que está construindo grandes instalações em Muehleberg e Spiez (Cantão de Berne).

Os Caminhos de Ferro Federais tencionam construir duas categorias de estações, uma com grandes reservatórios para água, e outra aproveitando directa-

mente a corrente das águas que vêm das montanhas. O grupo Ritom-Amsteg está nesse caso, e o Barberine-Vernayaz será outro que se calcula estar concluído por todo o ano de 1927.

A primeira destas estações é destinada ao fornecimento de energia durante o inverno, depois dos lagos se encontrarem bem cheios devido ao derretimento das neves no verão, enquanto a segunda estação de cada grupo trabalha só no verão quando as torrentes que vêm das montanhas estão no seu nível. Além disso, a interconexão das várias construções para o suprimento da energia para a tracção de caminhos de ferro está muito adeantada e é de esperar que em 1928 já seja um facto. O encadeamento das estações envolve a construção de umas poucas grandes sub-estações, a maior parte das quais do tipo descoberto, várias outras sub-estações mais pequenas já estão prontas a fornecer energia.

Quando em 1928 estiver executado todo o programa de electrificação, os Caminhos de Ferro Federais terão aproximadamente 1 620 quilómetros de via funcionando a tracção eléctrica: isto é, 56 por cento da sua rede. A tracção eléctrica suprirá a 75 por cento do seu tráfego total.

É provável que depois daquela data se dê uma suspensão nos trabalhos de electrificação, a-pesar-do grande número de pedidos para a transformação de outras linhas não incluídas no programa de 1918-23 já estarem submetidos aos Caminhos de Ferro Federais. O preço do carvão é que será o factor determinante da fixação da data para se recomeçarem os trabalhos.

## Vantagens da electrificação

Não há dúvida que a electrificação da rede dos Caminhos de Ferro Federais trás muitas e consideráveis vantagens, tais como livrar-se das contingências provenientes do carvão; ganhar tempo; muito mais asseio; menor demora do material circulante, e a economia e facilidades na manutenção das locomotivas eléctricas, o que é talvez ainda o mais importante.

As maiores velocidades têm sido verificadas em máquinas eléctricas rebocando cargas muito pesadas em planície, com numerosas paragens. Experiências feitas na linha de Berne-Thonne mostraram que um comboio eléctrico pode cobrir 32 quilómetros em 34 minutos, com sete paragens, contra 53 minutos com máquina de vapor. Entre Lausanne e Nyon (39 Km.), fez-se recentemente uma experiência com um comboio de 100 toneladas, o qual levou 35 minutos a vencer esse percurso, tendo tido oito paragens em trânsito. A máxima velocidade atingida entre duas estações foi de 90 quilómetros à hora.

Comboios de tracção a vapor com uma carga de 300 toneladas, costumavam percorrer os 21 quilómetros entre Lausanne e Balesieux em 35 minutos, ao passo que no mês passado, os mesmos comboios, mas com tracção eléctrica, fizeram aquele percurso em 20 minutos.

Os Caminhos de Ferro Federais estão diligenciando adoptar os melhores tipos de locomotivas, especialmente adequados a comboios de tráfego mixto em planície, para o mesmo efeito em linhas das montanhas; para comboios, de mercadorias e automotoras.

A força e a velocidade máximas calculadas para estes tipos são, respectivamente, 1.900 HP. e 90 Km. por hora, 2.000 HP. e 75 Km. por hora, 2.200 HP. e

65 Km. por hora, e 9.000 HP. e 75-90 Km. por hora.

O maior tipo de máquina de grande velocidade para linhas de planície estão ainda em construção; a disposição dos rodados deve ser do tipo 4-8-2; a força de 2 000 HP. e a velocidade máxima de 100 quilómetros à hora. Em 1924 foram postas em circulação duas locomotivas fechadas de 700 HP.; têm dado inteira satisfação, pelo que já foram encomendadas mais dez.

Os Caminhos de Ferro Federais têm 230 locomotivas eléctricas em serviço. Recentemente, em Janeiro deste ano encomendaram mais 54 locomotivas e 16 automotoras, a três casas suíças.

Nos fins de 1927 os Caminhos de Ferro Federais devem ter em circulação 370 locomotivas e automotoras eléctricas. Estas máquinas devem produzir o mesmo trabalho que 490 de vapor.

Uma das principais obras a fazer para a electrificação é a reconstrução de numerosas pontes, por causa do maior peso por eixo (máximo 20 toneladas) das locomotivas eléctricas. O comprimento total das pontes de aço na rede dos Caminhos de Ferro Federais é de uns 20 quilómetros. Estas pontes estão sendo agora substituídas gradualmente por pontes de pedra e de cimento armado. A maior de todas estas reconstruções é a do viaduto do Grandfey, próximo de Friburgo, que foi construída em 1869, e tem o comprimento de 383 metros e a altura de 78 metros. Deve estar concluída na próxima primavera de 1927, e deve importar uns quatro a cinco milhões de francos. A-pesar-de a linha férrea nesta ponte ser de via única as obras têm-se feito sem se interromper o tráfego.

Pelos recentes cálculos feitos pela administração dos Caminhos de Ferro Federais, baseados na experiência, mostram que logo que esteja concluído o programa de electrificação em 1928-29, a exploração eléctrica deve ficar bastante mais barata — d. que a vapor.

Está demonstrado claramente que quanto maior é a extensão da rede electrificada maiores são os benefícios que resultam do sistema. A electrificação traz grandes economias nos salários em relação aos percursos efectuados pelas máquinas. As operações de meter carvão, tomas de água e aquecimento das caldeiras, limpeza das grelhas, etc., gastam um mínimo de 25 por cento mais de tempo. Uma máquina de vapor exige o emprego de um homem por cada 40.000 quilómetros-máquina, ao passo que na tracção eléctrica basta um homem por cada 60.000 quilómetros máquina.

Antes de 1924 quando a rede não estava electrificada, precisava para o serviço de tracção de 1.480 homens; esse número foi reduzido, com a introdução da tracção eléctrica, a 1.036. A redução do número de operários nas oficinas foi reduzido de 259 a 151.

Em 1924 a despesa com carvão atingiu uns onze milhões de francos, incluindo o custo de transporte a 10 francos por tonelada. Em 1929 essa despesa elevar-se-ia a 27 milhões para 690.000 toneladas de carvão.

Nos fins de 1924 foram empregados nas obras de electrificação 354 milhões de francos, os quais devem dar um juro de 17,7 milhões por ano. Este capital terá sido elevado ao dobro quando estiver concluída a electrificação da rede dos Caminhos de Ferro Federais.

Espera-se que o custo total da electrificação venha a ter uma redução de 60 milhões sobre os orçamentos de 760 milhões feitos em 1918-23.

Com o dispêndio de todo esse capital a tracção eléctrica deve sair mais económica do que a tracção a vapor, a não ser que o preço do carvão posto na fronteira suíça desça a menos de 30 a 50 francos por tonelada, o que se considera impossível.

### As linhas de empresas particulares

Nas linhas de via normal de empresas particulares, nada se fez na Suíça em 1925 no sentido da sua electrificação, mas a «Bondense-Toggenburg-Bahn» (53 quilómetros) que em 1924 fez um empréstimo para electrificar a sua rede, entrou recentemente com uma casa italiana em negociações para esse efeito. Um outro pequeno caminho de ferro, o «Indost-Bahn», que tem 47 quilómetros em exploração, nos cantões de Zurich e Shewyz, está tratando de adquirir materiais para começar com as obras de electrificação.

O caminho de ferro de Sihlthal, electrificado em 1924, está tirando ótimos resultados com o novo sistema de tracção.

A electrificação da linha de Berne-Neuchâtel (42 quilómetros) que fazia parte do projecto de 1919, deve num futuro próximo ser um facto, graças ao concurso financeiro do Estado e do Município. A despesa total não deve exceder sete milhões de francos; dois milhões dos quais já foram empregados em abastecimentos vários pelo governo de Berne, mas que não têm sido utilizados até agora. A linha pertence a uma companhia e está sendo explorada pelo Caminho de Ferro de Berne-Loetschberg. Este último deve em breve dar a sua cooperação para a electrificação do túnel entre Granges e Montier, nos montes Jura. A linha de Granges-Montier pertence ao caminho de ferro de Loetschberg, mas é explorada pelos Caminhos de Ferro Federais. O túnel tem grandes rampas difíceis de vencer e ventilado, e ainda recentemente se deram uns acidentes em comboios de mercadorias, devido ao facto do respectivo pessoal ficar inutilizado, quase asfixiado pelo fumo da máquina.

Os comboios de passageiros levam 10 a 12 minutos a passar o túnel, mas os de mercadorias muito mais. Estes acidentes alarmaram a opinião pública, em virtude do que o túnel está sendo electrificado, esperando-se que essa obra esteja concluída dentro dum ano.

O Caminho de Ferro de Loetschberg deve já ter agora em circulação duas poderosas máquinas que lhe devem ter sido entregues recentemente pelas oficinas de Sécheron, em Genova, e de Ernesto Breda, de Milan, que foram as construtoras. Estas máquinas são de rodados do tipo 2-6-6-2; o seu equipamento é de seis motores iguais de 700 cavalos cada um. Devem arrastar comboios de 560 toneladas (excluída a máquina) em rampas de 1,37 com uma velocidade de 50 quilómetros à hora. Medem 19,8 metros de comprimento, incluindo os tampões, são, pouco corrente monofásica, de 15.000 volts,  $16\frac{2}{3}$  períodos; têm a força de 4.200 cavalos, e o seu peso total é de 135,5 toneladas.

## Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

*O Exportador Americano* — Julho de 1925.

*Informacion* — N.º 303 de 30 de Junho.

*A. B. C.* — N.º 311 e 312 de 1 de Julho e 8 de Julho, N.º 313 de 15 de Julho.

*Railway Gazette* — N.º 1 e 2 de Julho.

*Sciencia e Industria* — de Julho.

*Memoria del Consejo de Administracion do Norte de Espanha* — Exercício de 1925.

*Brazil Ferro Carril* — N.º 454, 455 e 456 de 10, 17 e 24 de Junho.

*Camara Portuguesa de Comercio e Industria no Rio de Janeiro* — N.º 5 de Maio.

*Gaceta de los Caminos de Hierro* — N.º 3481 de 1 de Julho.

# Linhas Estrangeiras

**Linhas espanholas.**—A Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal estabeleceu um serviço especial de excursões durante o verão, de Madrid-Delícias e estações intermédias a Talavera de la Reina. A hora da partida de Madrid é 6-38 e a chegada a Talavera às 10-56. O regresso a Madrid é às 2.<sup>as</sup> às 0 h.-12

Este serviço termina em 26 de Setembro próximo.

**Linhas Brasileiras.**—Foi assinado o decreto que aprova os projectos e respectivos orçamentos para a construção de uma variante entre os quilómetros 140,965 e 142,512, sul da linha Itararé-Uruguay, da Companhia de S. Paulo-Rio Grande, e para as obras de Abastecimento de água no quilómetro 228,139, sul da referida linha.

—Foi aberta à exploração mais uma das variantes que a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul está mandando construir para melhorar as condições técnicas da rede ferroviária.

O novo trecho fica entre os quilómetros 53,883 e 56, tendo a variante dois quilómetros. Há ali um grande corte de 380 metros e um atérro que em alguns pontos chega a ter 15 metros de altura.

—Durante o primeiro trimestre do corrente ano foram carregados e transportados da rede da Viação Ferrea 2.121 vagões de madeira, dando, por consequência, uma média mensal de 707.

—Foram aprovadas as contas do Caminho de Ferro de Santa Catharina relativas ao 1.<sup>o</sup> semestre de 1925.

O Estado arrendatário apresentou o seguinte movimento financeiro, que não foi impugnado pela junta apuradora:

Via férrea:

Receita . . . . .	283:350\$735
Despesa . . . . .	293:330\$396
<i>Deficit</i> . . . . .	9:979\$661

Via Fluvial:

Receita . . . . .	102:389\$260
Despesa . . . . .	88:390\$257
Saldo . . . . .	13:999\$003

Somados êsas dois resultados tem-se o seguinte balanço:

Receita . . . . .	385:739\$995
Despesa . . . . .	381:720\$653
Saldo . . . . .	4:019\$342

—Foram aprovadas as contas de Viação Férrea do Rio Grande do Sul arrendada ao Governo do mesmo Estado, contas essas referentes ao primeiro semestre de 1925.

Do processo respectivo fazemos o seguinte resumo: Extensão em tráfego 2.606. 275<sup>as</sup>23, dos quais 24.520<sup>as</sup> foram incorporados no semestre.

O Estado arrendatário apresentou, sem qualquer impugnação por parte de junta apuradora, o seguinte movimento Financeiro:

Receita . . . . .	26.629:363\$690
Despesa . . . . .	26.916:864\$940
<i>Deficit</i> . . . . .	287:501\$259

## A instrução profissional dos ferroviários da C. P.

Demos no último número a relação dos agentes da Divisão de Exploração da C. P. aos quais foram concedidos diplomas e prémios pecuniários por se terem distinguido nas provas que deram do aproveitamento da instrução que lhes foi ministrada no ano lectivo. Hoje damos a nota dos agentes da Divisão de Material e Tracção a quem também foram concedidas idênticas recompensas, aos quais a *Gazeta* tem o prazer de felicitar.

*Alfredo Simões* (N.º 8.297 M. T.), Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio de 600\$00;

*José Girardi* (N.º 8.299 M. T.), Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio de 500\$00 escudos;

*Martinho António Martins* (N.º 9.011 M. T.), Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio de 250\$00 escudos;

*Domingos Simões Júnior* (N.º 8.603 M. T.), Aspirante de fogueiro (Montador contratado), Diploma e prémio de 150\$00 escudos;

*Lourenço da Costa* (N.º 8.304 M. T.), Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio de 240\$00 escudos;

*José de Sousa Flôres* (N.º 8.247 M. T.), Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio da 135\$00 escudos;

*José Gomes de Oliveira* (N.º 10.161 M. T.) Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma e prémio de 145\$00 escudos;

*Jacinto Marques Ferreira* (N.º 8.150 M. T.), Aspirante de fogueiro (Limpador), Diploma e prémio de 100\$00 escudos.

*Joaquim Martins* (N.º 8.501 M. T.), Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*José Duarte* (N.º 8.374 M. T.) Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*João Duarte Vítório* (N.º 8.674 M. T.), Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*António Pereira Gonçalves* (N.º 8.642 M. T.), Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*Silvano Vieira* (N.º 8.157 M. T.), Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe Diploma;

*José Pereira* (N.º 8.241 M. T.), Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*Albaninho Cabral* (N.º 8.284 M. T.), Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Diploma;

*Francisco da Silva Altar* (N.º 8.654 M. T.), Aspirante de fogueiro (Ajudante caldeireiro contratado), Diploma;

*Manuel da Costa* (N.º 8.655 M. T.), Aspirante de fogueiro (Ajudante montador contratado), Diploma;

*Manuel de Sousa* (N.º 8.618 M. T.), Aspirante de fogueiro (Limpador), Diploma.

Todos os agentes indicados na presente fôram promovidos à classe imediata à que lhes está indicada.

## ARREMATAÇÕES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Divisão de Via e Obras

### ARMAZENS

#### VENDA DE SUCATA METALICA

No dia 25 de Julho pelas 12<sup>h</sup>30 na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metalica.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Divisão de Via e Obras—Armazens—(edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 ás 13 e das 14 ás 17 horas.

O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 11<sup>h</sup>30 precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 28 de Junho de 1926.

O Director Geral da Companhia  
(a) Ferreira de Mesquita