

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DC 41.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)

Premiado nas exposições: — Lisbon, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1887, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Lu 1904, medalhas de bronze

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

Correspondente em Paris: — Ed. Glück Rue George Sand 34 — Engbien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: — José Maria dos Santos

NUMERO 976

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 Agosto de 1928**  
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO  
Dr. Calado Rodrigues  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Emprêsa de Viação Murta — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 5 de Agosto de 1928 — Transportes de passageiros, bagagens e mercadorias entre o Despacho Central de Portalegre e a estação de Portalegre.

## SUMÁRIO

Garantias de Juro e Sobretaxas, por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 241
Comboio do Trigo . . . . .	” 244
Os novos horários de comboios — Uma pretensão entregue á C. P. . . . .	” 246

Engenheiro Pinto Teixeira . . . . .	” 247
Conde Castelo Mendo . . . . .	” 247
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Concurso para praticantes de factor. . . . .	” 247
Viagens e Transportes . . . . .	” 248
Parte Oficial. . . . .	” 249
Desastres ferroviários . . . . .	” 252
Vidé anuncios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Vale do Vouga; Beira Alta; Norte de Portugal; e Sociedade «Estoril», nas pág. 253, 254	” 255

## GARANTIAS DE JURO E SOBRETAXAS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

QUANDO se pensou pela primeira vez em Portugal na construção de caminhos de ferro, que tinha de ser forçosamente auxiliada pelo Estado, recorreu-se ao sistema de garantia de juro. O malogro das tentativas feitas determinou a preferencia dada á subvenção quilométrica, pela qual o Estado entregava ás empresas concessionárias parte do capital preciso para a construção.

Assim se deram os seguintes subsídios quilométricos:

Em 1854: 7.900\$00 á linha de Barreiro a Vendas Novas e Setúbal; em 1859: £ 4.500 á linha de Leste e £ 5.400 á do Norte; em 1860: 16.000\$00 ás linhas de Vendas Novas a Évora e Beja; em 1864: 18.000\$00 aos prolongamentos á linha de Leste á fronteira e a Faro, substituído em 1865 por uma garantia de produto bruto; em 1878: 23.000\$00 á linha da Beira Alta.

Em 1882 abandonou-se a subvenção quilométrica recorrendo-se em novas concessões á garantia do juro.

Foram assim feitas as concessões que constam do quadro seguinte referido a 1925:

ANO DA CONCESSÃO	LINHAS	Extensão quilométrica	CAPITAL (contos)	Juro garantido	Adiantamentos	Reembolsos (contos)	Impostos pagos
1883	Torres-Figueira -Alfarelos . . .	168	5:044	5 %	1:323	2:377	5:024
1885	Beira Baixa . . .	204	7:293	5,5 %	8:597	254	3:052
”	Santa Comba Dão a Vizeu . . .	50	1:130	5,5 %	1:520	11	501
1902	Mirandela a Bragança . . . .	79	2:054	4,5 %	1:551	3	415
1877	Vale do Vouga . . .	175	3:502	5 %	1:023	106	1:741
1884	Tua a Mirandela . . .	55	1:077	5,5 %	1:500	9	460
		731	20:100		15:514	2:760	11:193

Até fim de 1925 tinham-se pois adiantado 15.314 contos, dos quais estavam reembolsados 2.760, tendo ainda recebido o Estado 11.193 contos de impostos sobre o tráfego.

Para a liquidação das garantias tomaram-se para base as receitas líquidas calculadas pelas receitas brutas com a dedução das despezas segundo um coeficiente de exploração fixado nos contratos.

Foi este de 0,40 para a linha de Torres-Figueira-Alfarelos e 0,50 para todas as outras sendo esse numero substituido por 0,65 para o Vale de Vouga, Foz-Tua e Bragança e Santa Comba-Dão a Vizeu em 1918.

As repercuções da grande guerra determinaram a depreciação da moeda, cujos efeitos foram agravados pelo encarecimento de materiais e do custo de vida e pela lei de 8 horas de trabalho.

Cresceram mais as despesas que as receitas, enquanto as tarifas iam sendo tardia e imperfeitamente actualisadas pelas sobretaxas.

Em 1921 foi levantada a questão do modo de liquidar as garantias, entendendo-se que se deviam tomar apenas as receitas-bases, correspondentes ás taxas das tarifas, sendo as das sobretaxas destinadas a ocorrer aos encargos suplementares da exploração e financeiras ocasionadas pela situação anormal atra- vessada.

Sobre este modo de proceder foi ouvida a Procuradoria Geral da Republica com cujo parecer favoravel se conformou o Ministro de então.

O decreto com força de lei n.º 12.103, de 5 de Agosto de 1926, sancionou no seu artigo 14.º a jurisprudencia adoptada, prescrevendo que para o calculo da garantia de juro se aplicassem os coeficientes de exploração fixados nos contractos ás receitas bases, com exclusão portanto das sobretaxas.

Continuaram assim os reembolsos das garantias sem se privarem as companhias dos recursos preciosos para ocorrerem, embora só em parte, muitas délas aos encargos financeiros e a melhoramentos nas linhas. O Estado além dos reembolsos, recebia o imposto ferroviario de 12% sobre a receita total de transportes.

Por este sistema os reembolsos elevaram-se em 1927 a perto de 500 contos apesar de se achar ainda o trôço de Mirandela a Bragança no regime do abono do complemento de garantia.

Ultimamente surgiu nas regiões oficiaes a idéa de fazer revogar o preceito do Decreto 12.103, que limita ás receitas-bases a aplicação dos coeficientes legaes de exploração para liquidação do complemento de juro garantido.

Foi o assunto submetido ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, tendo-se em vista evitar que o Estado continuasse sem rasão aparente a pagar semestralmente garantia de juro.

Propunha-se que ás receitas totaes do trafego se aplicasse o coeficiente 0,85, que corresponde á media das despesas d'exploração.

Se as empresas não concordassem aplicar-se iam os coeficientes legaes, não só ás receitas-bases, mas ás totaes.

Importa observar que hoje todas as linhas estão no periodo de reembolso, salvo a de Mirandela a Bragança.

Vejâmos as consequencias da aplicação da formula proposta:

## LINHA DO VALE DE VOUGA

Em 1926-1927.

### Conforme a

Receita-base	514:792\$
Despesas segundo o contrato	
0,55 R.	283:136\$
Receita liquida	231:656\$
Juro garantido	175:139\$
Saldo	56:517\$
Metade p.º reembolso	28:253\$

### Segundo a proposta

Receita total	5.167:000\$
0,85 R.	4.391:950\$
Receita liquida	7.750:050\$
Juro garantido	175:139\$
Saldo	599:911\$
Metade p.º reembolso	299:955\$

### Alternativa oferecida

Receita total	5.167:000\$
0,55 R.	2.841:850\$
Receita liquida	2.325:150\$
Juro garantido	175:139\$
Metade para reembolso	1.075:005\$

Assim pois o reembolso passaria a ser de cerca de 300 contos em vez de 28:253\$ e se a Companhia não concordasse, seria de 1.075 contos !!

E todavia a receita liquida efectiva foi apenas de 516:700\$.

Vejamos agora as outras linhas com garantia no ano de 1927, arredondando para conto.

## TORRES - FIGUEIRA - ALFARELOS

Receita total	14.463
Despesa efectiva	16.506
Receita liquida negativa	-1.343

### Segundo a formula proposta

Receita	14.463
Despesa 0,85 R	12.243
Receita liquida	2.220
Juro garantido	252
Saldo	1.978
Metade para reembolso	984

O deficit total seria pois 2.327 contos, soma do deficit da exploração com o reembolso.

Ora segundo o contrato o reembolso foi apenas de 336:892\$.

### Alternativa oferecida

Receita	14:463
0,40 R	5:785
Receita liquida	8:678
Juro garantido	252
Saldo	8:426
Metade p.º reembolso	4:213

O deficit elevar-se-ia assim a 5:556 contos !

Na melhor das hipóteses em vez de um reembolso de 337 contos a Companhia entregaria 984 vendendo agravado o deficit da linha

## BEIRA BAIXA

O reembolso segundo a formula do contrato aplicada ás receitas-bases foi de 98.114\$94 contos. A receita liquida foi negativa.

Receita total (Em contos) . . . . .	9.771
Despesa efectiva . . . . .	<u>10.503</u>
Receita liquida . . . . .	892

*Segundo a formula proposta*

Receita total . . . . .	9.771
0,85 R . . . . .	<u>8.305</u>
Receita liquida . . . . .	1.466
Juro garantido . . . . .	<u>417</u>
Saldo . . . . .	1.049
Metade p. <sup>a</sup> reembolso . . . . .	524

O deficit total seria 1.416 contos.

*Segundo a alternativa*

Receita total . . . . .	9.771
0,40 R . . . . .	<u>3.908</u>
Receita liquida . . . . .	5.863
Juro garantido . . . . .	<u>417</u>
Saldo . . . . .	5.446
Metade p. <sup>a</sup> reembolso . . . . .	2.723

O deficit total elevar-se-ia a 3.615 contos!

Assim pois a C. P. teria que reembolsar, pelas duas linhas, com o coeficiente 0,85, 1.508 contos e se recusasse essa alteração do contracto, o reembolso iria a 6.936 contos! É o caso de aplicar o conto do jogador da bisea dizendo á mulher, com quem jogava: «joga paus, senão mato-te.»

Vamos agora ás linhas da Companhia Nacional.

FOZ-TUA a MIRANDELA e SANTA COMBA  
a VIZEU*Segundo a formula proposta (contos)*

Receita total . . . . .	2.743
0,85 R . . . . .	<u>2.331</u>
Receita liquida . . . . .	411
Juro garantido . . . . .	<u>122</u>
Saldo . . . . .	289
Metade p. <sup>a</sup> reembolso . . . . .	145

## LINHA de MIRANDELA a BRAGANÇA

Receita total . . . . .	1.249
0,85 R . . . . .	<u>1.062</u>
Receita liquida . . . . .	187
Juro garantido . . . . .	<u>93</u>
Saldo . . . . .	94
Metade p. <sup>a</sup> reembolso . . . . .	47

Nesta linha houve um deficit de exploração de 134 contos, que seria assim elevado a 181.

A situação da Companhia seria a seguinte em relação ao conjunto das linhas:

Receita liquida efectiva . . . . .	422
a deduzir reembolsos 192 . . . . .	2
o juro das obrigações 215 . . . . .	<u>407</u>
Saldo . . . . .	15

Eis o que ficaria para o capital-acções, que em parte substituia obrigações.

Segundo a alternativa oferecida a situação da Companhia deficitaria.

Das linhas com garantia cobrou o Estado em 1927 perto de 4.000 contos de imposto ferroviário. Teve os transportes gratuitos do serviço postal e consideravel redução nos de outros serviços publicos civis e militares.

No fim dos respectivos prazos de concessão recebe sem encargos 731 quilometros de linhas incorporadas no patrimonio nacional, que ele avaliava, quando concedeu a garantia de juro, em cerca de 20.000 oiro. Os adiantamentos para complemento do juro garantido, *sem amortisação*, terão somado cerca de 16.000 contos, com certesa reembolsados no fim das concessões.

Além disso o desenvolvimento da economia do paiz e o conseguinte aumento de materia tributavel pela influencia das linhas construidas foi consideravel.

Perante essa soma de vantagens é justo, é conveniente que se venha alterar uma formula rasoavel para acelerar o reembolso das garantias, creando ás companhias uma situação dificil, impedindo-as de melhorar as linhas, afastando-as da iniciativa da construção de novas linhas?

E faz-se isso a empresas que estão em regime de convenio com os credores e algumas das quaes nada tem podido pagar aos obrigacionistas do 2.<sup>o</sup> grau?

Ha, demais, uma consideração fundamental, que se omite ao gizar providencias taes.

Os 20.000 contos, a que se garantiu juro variando entre 4,5 e 5,5 %, eram OIRO.

Esse juro é hoje computado em moeda desvalorizada, cujo coeficiente de desvalorisação é 22. Supõem-se actualisadas as receitas pela elevação das tarifas, o que não é exacto. Actualisam-se as despesas, elevando o coeficiente, e ainda assim importa observar que ás linhas da C. P. se aplicaria o coeficiente 0,85, quando o real é superior a 1,0 e o mesmo sucede á de Bragança. Porque se não actualisa então o juro garantido a um capital-oiro que foi assim imobilisado?

Haja pois clara visão da realidade e em vez de se considerarem as empresas como inimigas do bem publico ou como entidades suspeitas, reconheça-se a utilidade da sua acção, cujas vantagens revertem principalmente para o Estado, não havendo nenhuma que aufira largos proventos.

# O "COMBOIO DO TRIGO"

FOI SOLENEMENTE INAUGURADO, COM A PRESENÇA  
DOS SRS. MINISTROS DO COMÉRCIO E DA AGRICULTURA

**R**EALISOU-SE no dia 3 do corrente na estação de Alcantara, a inauguração oficial do «Combóio do Trigo» que tem por fim levar ás principais zonas cerealíferas do paiz a propaganda dos novos processos de cultura.

Assistiram ao acto que se realizou na estação de Alcantara-Terra os srs. ministros do Comércio e Agricultura, dr. Rui Ulrick, Fausto de Figueiredo, Comandante Raul Esteves

da Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Victorino Godinho, Ferreira de Mesquita, dr. Freire de Andrade, dr. Acrisio Canos Mendes, dr. Urbano de Castro, dr. Azevedo Gomes, Pinto Oso-

rio, Armando Seabra, Nuno de Gusmão, Artur Castilho, dr. Joaquim d'Almeida, Figueiredo e Melo, Martins Pereira, Francisco Vilhena, Jorge Amorim, Cincinnato da Costa, dr. Tiago Sales, Engenheiro Matos Braamcamp, Mario Paes Fortes, engenheiro Fernando Vasconcelos, J. Cabral, José Joaquim d'Almeida, Melo e Sabo, dr. Hugo Masbaum, Cunha Monteiro, Francisco Vilhena, Monte Pereira, Eduardo Brazano, Moreira Lopes, Teixeira Botelho, Inglesias Viana e Jorge Nunes.

Os ministros do Comercio e Agricultura chegaram á estação de Alcantara-Terra ás 15 horas onde eram aguardados na «gare» pelos membros do Conselho de Administração da C. P. e Comissão Organizadora do Combóio.

Na sala de espera da estação houve uma sessão solene tendo falado em primeiro lugar o sr. dr. Rui

Ulrick quede pois de saudar os dois ministros presentes terminou por afirmar que os seus objectivos na iniciativa do «Combóio do Trigo» se resumiam em prestar mais um serviço ao paiz. Falou em seguida o sr. dr. Azevedo Gomes, director da Estação Agraria Nacional de Belem que proferiu um interessante discurso e por ultimo falou o sr. Ministro da Agricultura que felecitou, em nome do Governo, os autores de tão grande e nobre iniciativa.

Em seguinda todos os presentes se dirigiram para o «Combóio» que consta de um salão com oito camas destinadas aos agrónomos que fazem parte da missão, um «fourgon» com camas para o pessoal auxiliar, cinco «wagons» L, com charruas, um selecionador, tratores, se-

meadores, cultivadores, grades e ainda um salão com trigo selecionado e adubos.

O «Combóio de Trigo», cujo itinerário é: Vila Franca, Santarem, Muge, Coruche, Vendas Novas, Estremoz, Vila Viçosa, Arraiolos, Mira, Viana do Alentejo, Cuba, Beja, Serpa, Aljustrel, Ourique, Grandola, Alcacer do Sal e Setubal, partiu no dia 4 pelas 4,33, da estação de Alcantara, em direcção a Vila Franca, onde permaneceu um dia. A Santarem, chegou pelas 4 horas do dia 6, seguindo pelas 6,28 para Muge, onde chegou ás 7,37, e partiu dali ás 18,37, em direcção a Coruche, onde chegou pelas 20,15. O «Combóio do Trigo» regressa a Lisboa em 31 do corrente



**Trefileries et Laminoirs du HAVRE**

**S. A. au capital de 100.000.000 Frs.**

28 Rue de Madrid, PARIS

**COBRE**  
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos  
**SPECIA, Ltda.**

Praça D. Luiz, 9—LISBOA  
Tel. C. 1748

# AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

## DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,  
conforto e distinção  
o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

**BRAGA**

## OS NOVOS HORARIOS DE COMBOIOS

### Uma pretensão entregue á C. P.

Em virtude das grandes modificações que sofreram os novos horários da C. P., os habitantes dos lugares de Meleças e lugares circumvizinhos entregaram no dia 31 de Julho ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., assignado por 75 pessoas das de mais categoria que ali habitam, a seguinte representação que a seguir transcrevemos:

**Ex.º Snr.** — Os habitantes dos lugares de Meleças, Tála, Malha Pão, Fitares, Recoveiro, Baratã, Telhal e Pexilgaes, representados pelos individuos abaixo assinados veem solicitar de V. Ex.º a sua valiosa atenção para a forma como foi organizado o horário dos comboios da linha de Oeste, com princípio em 15 de Julho do corrente ano, no que diz respeito á paragem em Meleças que serve as mesmas localidades.

E' já de alguns anos que aqueles habitantes veem solicitando da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de que V. Ex.º é mui digno Presidente do Conselho de Administração mais algumas paragens de comboio no aludido apeadeiro e outros melhoramentos, não tendo sido considerados dignos de atenção. E é isso bastante frisante no novo horário, que coloca os mesmos habitantes em peores condições do que estavam, quando parecia dever ser o contrario, porque é sempre na estação de verão, como V. Ex.º muito bem sabe, que afluem mais gente aos arrabaldes de Lisboa.

Na linha de Oeste e no apeadeiro de Meleças a que se refere esta representação, paravam os seguintes comboios até 14 de Julho: *Ascendentes*: n.ºs 205 ás 11,57; 205 ás 17,42; 1339/209 ás 21,14. *Descendentes*: n.ºs 200 ás 9,06; 2504 ás 12,18; 204 ás 19,41 e 2554/208 ás 20,49.

Pelo novo horário temos: *Ascendentes*: n.ºs 205 ás 11,51; 205 ás 18,02. *Descendentes*: n.ºs 200 ás 8,52; 2204/1326 ás 12,00 e 204 ás 19,58.

Do confronto resulta a diminuição de um comboio ascendente e outro descendente a partir de 15 de Julho do corrente ano, com a agravante de só o comboio n.º 205 ascendente parar em Benfica, quando todos os do antigo horário (ascendentes e descendentes) paravam nessa estação, com exceção apenas do de n.º 204 descendente. Esta modificação veiu causar sensivel prejuízo a alguns passageiros que necessitam sair da referida estação.

Há cerca de 5 anos, os habitantes das citadas localidades pediram para que o comboio n.º 207 que saia de Lisboa ás 18,05 tivesse paragem em Meleças. Foi-lhes respondido pelo então nunca esquecido presidente snr. Barros Queirós, que não era possível aceder a esse pedido, porque tendo esse comboio ligação com o do Norte em Alfarelos, não podia ter qualquer demora no seu trajecto, mas que para atenuar os inconvenientes alegados pelos citados moradores, se criava o comboio n.º 209 que vinha ao Cacem buscar os passageiros que seguiam no comboio n.º 1.339 para Sintra, (ás 20,15 de Lisboa), e parava nas estações e apeadeiros até Torres.

Com grande surpresa os referidos habitantes viram que esse comboio (o n.º 207) que não podia ter demora no seu caminho passou pelo novo horário a sair de Lisboa ás 18,25 e eliminou-se a paragem em Meleças do comboio n.º 209 criado a pedido dos já citados habitantes e que actualmente tem os n.ºs 1345/2203.

Pelo exposto se vê que é bem patente o prejuízo causado aos moradores das referidas localidades e assim veem eles fiados na alta benevolencia de V. Ex.º, solicitar que sejam atendidos no seguinte:

**Comboios ascendentes** — Que o de n.º 201 pare em Meleças, a fim de evitar que os passageiros que precisam sair

nesta localidade logo de manhã tenham que ir á estação do Sabugo para retrocederem no comboio n.º 200;

Que o de n.º 203 pare em Benfica a fim de conduzir passageiros que sempre nesta estação entram para as estações e apeadeiros da linha de Oeste;

Que o de n.º 207 pare em Meleças, porque não sendo possível á maior parte dos passageiros que são empregados de escritorio sair antes das 18 horas não podem aproveitar o comboio n.º 205, tendo que ir ao encontro do de n.º 204 em Mafra, para retrocederem para Meleças.

Que pare tambem no mesmo apeadeiro o comboio n.ºs 1345/2203 em virtude de alguns passageiros, pelos seus lugares ou negocios, não poderem seguir no comboio n.º 205 ou mesmo no de n.º 207 aqui solicitado.

**Comboios descendente** — Que os de n.ºs 200 e 204 parem em Benfica em virtude de alguns passageiros, pelos seus afazeres, necessitarem sair nesta estação;

Que o de n.º 202 pare em Meleças, porque não sendo preciso a alguns passageiros estar tão cedo em Lisboa, vindo no comboio n.º 200, se veem na necessidade de ir tomar o comboio da linha de Sintra, visto o de n.ºs 2204/1326 ser tarde de mais para as ocupações que teem.

Não será decerto estranho a V. Ex.º o pedido já feito, por vezes, pelos mesmos habitantes para que em Meleças se estabeleça uma pequena estação. O principal objectivo desse pedido tem por fim o efectuar-se ali o despacho de mercadorias e a recepção das despachadas, a fim de evitar os grandes transtornos e prejuízos que causam aos já citados habitantes, por terem de fazer esse serviço nas estações do Cacem ou Mercês. Se o obstáculo principal á concessão desse pedido é devido ao encargo que traz a manutenção do respectivo pessoal, como parece, visto que os habitantes das citadas localidades ofereceram e oferecem todas as facilidades a essa criação, como seja a oferta do terreno necessário para a devida instalação, veem os mesmos habitantes solicitar então que sómente permaneça no apeadeiro de Meleças um empregado da Companhia nas horas que apenas forem necessarias para o despacho e recepção de mercadorias no comboio que a mesma Companhia designar.

Assim ficarão conjugados os interesses da Companhia com os dos habitantes, satisfazendo-se a uma aspiração em todo o ponto justa.

E já que entramos no caminho de solicitar a alta benevolencia de V. Ex.º para melhoramentos dos povos daquelas regiões, que aqui representamos, seja-nos permitido pedir ainda a colocação de uma cancela na passagem de nível do lugar de Meleças. Varios desastres se teem dado já pela falta dessa vedação e decerto crescerão devido ao aumento da população e seu transito. Julgamos mais justificavel essa vedação do que aquela que se encontra mais abaixo, a seguir ao quilometro 20, visto não passar ali ninguem.

Parecerá *a priori* que se pede muito. Não é tal. Sobre o horário, é justificavel o pedido, porque o movimento dos passageiros tem aumentado extraordinariamente. Há a inclinação natural e também por necessidade de na época de verão se ir procurar fora dos grandes centros uma atmosfera mais benfica e V. Ex.º, no que diz respeito ao apeadeiro de Meleças, poderá mandar verificar esta afirmação, mas de *visu*, porque sómente a venda de bilhetes não é bastante prova, visto haver assinaturas passadas até ao Sabugo mas que teem aplicação apenas até Meleças. E não se comprehende que na época de maior movimento haja menos comboios do que no inverno e até mesmo menos paragens do que antes da grande guerra.

Sobre a criação da estação, desnecessario se torna ponderar as vantagens de ordem moral e material que advem para a Companhia. E' um pequeno centro de população mas a area que é beneficiada é bastante extensa, e a sua vida económica, industrial, comercial e agrícola tem origem nos centros de maior actividade. E' por isso que a Companhia dos

Caminhos de Ferro, terá bastante a lucrar no seu tráfego para servir aquelas pequenas mas laboriosas povoações, especialmente o Telhal onde existe um manicomio com aproximadamente 300 doentes, para cuja manutenção tem bastantes encargos e uma elevada acção tráfegal.

De tal melhoramento, deverão aproveitar os comerciantes do Sabugo e Algueirão, porque devido à inclinação dos caminhos é-lhes preferível Meleças.

Eis, Ex.<sup>mo</sup> Sr., a representação que os abaixo assinados, delegados dos habitantes dos lugares de Meleças, Tála, Malha Pão, Fitares, Recoveiro, Baratã, Telhal e Pexilgaes veem submeter à elevada apreciação de V. Ex.<sup>a</sup>, consciencios de que V. Ex.<sup>a</sup>, como autoridade suprema da Companhia que tem mostrado o maior desejo e empenho em atender aos legítimos interesses dos povos, não deixará de emprestar a estes humildes habitantes essa tão louvável boa vontade e satisfação a tão justificados pedidos.

Dez-Set

## Engenheiro Pinto Teixeira

Não tivemos o prazer de vêr n'esta redacção nem de nos despedir-mos do ilustre engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira que conta n'esta redacção alguns amigos o admiradores, que partiu no dia 3 do corrente, no vapor *Angola* para a colónia de Moçambique, onde vai assumir a direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

Foi o Engenheiro Pinto Teixeira durante alguns anos administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado, hoje exploradas pela C. P., onde juntamente com o nosso preso amigo e não menos ilustre engenheiro Plínio Silva que exerceu o logar de director dos mesmos C. F. do Estado, que trabalharam afincadamente para conseguirem o seu fim.

Desejamo-lhes uma feliz viagem e prosperidades de que é merecedor.

Dez-Set



## CONDE CASTELO MENDO

Na sessão do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguesa, foi nomeado adjunto à direcção geral da referida Companhia o antigo vogal do mesmo Conselho e nosso prezado amigo Sr. Engenheiro Conde de Castelo Mendo.

Quereis dinheiro?  
dogai no

Gama

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

### Concurso para praticantes de factor

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses recebe, desde já, documentos de quem pretenda ser chamado aos próximos concursos para praticantes de factor em toda a sua rede.

Os documentos são os seguintes:

- a) Requerimento, em papel comum, dirigido ao Engenheiro Chefe da Exploração, pedindo a admissão, indicando se tem parentesco com algum empregado da Companhia, e em caso afirmativo, qual o grau desse parentesco;
- b) Certidão de idade;
- c) Atestado de bom comportamento, passado pela autoridade local da residência habitual do candidato;
- d) Carta de exame de instrução primária ou documento das suas habilitações;
- e) Documentos comprovativos da sua situação militar, no caso de já ter sido recenseado;
- f) Autorização do pai ou tutor;
- g) Atestado de vacina.

Os documentos a que se referem as alíneas b), c) e d) devem ser passados pela entidade competente e devidamente autenticados.

Só serão admitidos cidadãos portugueses ou naturalizados portugueses com mais de 18 anos e menos de 21 anos de idade, excepção dos filhos dos empregados da Companhia, cujo mínimo é de 17 anos.

Os documentos devem ser endereçados ao Engenheiro Chefe da Exploração — «Repartição do Pessoal» — Santa Apolónia, Lisboa.

### PROGRAMA DO CONCURSO

#### I — Prova escrita

- 1.º — Ortografia, caligrafia e redacção
- 2.º — Operações com números inteiros, decimais e quebrados.
- 3.º — Regra de três simples.
- 4.º — Medidas de volume, peso e capacidade; sistema métrico.

#### II — Prova oral

- 5.º — As matérias da prova escrita 2, 3 e 4.
- 6.º — Conhecimentos gerais de corografia de Portugal.
- 7.º — Rêdes dos Caminhos de Ferro de Portugal.

Lisboa, 2 de Agosto de 1928

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

# Viagens e Transportes

## Viagens de recreio aos domingos

A C. P. vai restabelecer nas linhas do Sul e Sueste com terminação no ultimo domingo de Setembro, os antigos bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, para viagens de recreio aos domingos e dias de ferido nacional, que desde o ano de 1917 haviam sido suprimidos naquelas linhas.

Os bilhetes especiais acima referidos, que são válidos por um dia, serão vendidos pelas estações de Lisboa, Barreiro até Setubal e Seixal para as de Lavradio até Setubal e Seixal ou vice-versa e constituem pela modicidade do seu preço, um importante beneficio para o publico que deles se utilise por quanto em troca de uma reduzida importancia pode fazer-se um agradavel passeio aos arrabaldes da outra margem do Tejo que maior atractivo oferecerá aos passageiros que procedam de Lisboa por concluir a travessia do rio em vapor.

## Os combóios na Beira Alta

Com o novo horário de verão, a Companhia dos Caminhos de Ferro da B. A., no sentido de melhorar os seus serviços, para o que de ha muito vem trabalhando, estabelece diariamente nos seus combóios rápidos n.º 3 e 4, em correspondencia com os da C. P. n.º 51 e 56, carruagens-salões mixtas de 1.ª e 2.ª classes, com corredor, desde a Pampilhosa até Madrid, tendo conseguido que as alfandegas portuguesa e espanhola passem revista ás bagagens dos passageiros nas próprias carruagens, que se destinem ao (Luzo) (Bussaco) e Guarda e pertendam efectuar a viagem de noite, fugindo assim aos calores da época, aquela Companhia prolonga o seu combóio n.º 5, que na Pampilhosa aguarda a chegada do «rápido» de Lisboa n.º 55, que dali parte ás 5,40 da tarde, chegando assim ao Luzo pelas 10,8 da noite e á Guarda pelas 2,26 da madrugada. Além destes combóios figuram no seu novo horário outros «rápidos» quinzenais entre Figueira e Fuentes de Oñoro, que farão o percurso em pouco mais de 5 horas. Realizar-se-ão diariamente também vários «tramways» entre Figueira e Santa Comba Dão, com ligação para o Luzo, Viseu, Coimbra e Porto.

## O apeadeiro de Almourol

A folha oficial publicou ontem a portaria autorizando a abertura definitiva, á exploração, de um apea-

deiro com o nome de Tancos, passando o deste nome a ter o de Almourol.

## Tarifas directas combinadas

Dentro em breve, devem ficar concluidas as negociações entre as companhias espanholas e francesas para o restabelecimento das tarifas directas combinadas, a fim de se melhorar o tráfego internacional.

## Viagens de excursão nas linhas do Vale do Vouga

Pela Companhia Portuguesa para a construção e exploração de caminhos de ferro, foi posta em vigor nas linhas do Vale do Vouga a tarifa especial interna n.º 9 de grande velocidade sobre viagens de excursão em combóios especiais de ida e volta, sendo os preços por passageiros e quilómetros a percorrer (ida e volta) os seguintes: Em 1.ª classe \$01,4; em 2.ª, \$01; e em 3.ª \$00,7. A taxa mínima por combóio e quilómetro é de 1\$00, sendo de 100\$00 o mínimo de cobrança a efectuar por combóio.

## Bilhetes mensais nas linhas do Vale de Vouga

No caminho de ferro do Vale do Vouga foi posta em vigor uma tarifa de bilhetes mensais, a preços excessivamente reduzidos, para as imediações de Espinho, Viseu e Aveiro, favorecendo assim não só os operarios que, em virtude do seu trabalho, tenham de frequentar esses importantes centros, mas ainda os banhistas, aquistas, etc., que queiram ir a Espinho ou ás termas fazer o seu tratamento, sem serem forçados a abandonar as suas residencias.

Os preços são os seguintes:

De Espinho Praia a Sampaio Oleiros, em 1.ª classe 38\$50, em 2.ª, 26\$25, em 3.ª, 18\$00; a Paços de Brandão 52\$80, 57\$80, 24\$00; a S. João de Vér, 79\$20, 55\$15, 36\$00; a Feira, 103\$95, 74\$05, 48\$00; a S. João da Madeira, 130\$55, 91\$35, 60\$00; a Couto de Cucujães, 151\$80, 105\$55, 65\$00; a Oliveira de Azemeis, 171\$60, 121\$30, 70\$00.

De Viseu a Bodiosa, em 1.ª classe, 62\$70, em 2.ª, 44\$10, em 3.ª, 28\$50; a Mossamedes, 94\$05, 66\$15, 43\$50; a S. Pedro do Sul, 151\$25, 102\$40, 65\$00; ás Termas, 161\$70, 115\$40, 70\$00.

De Aveiro a Eixo, em 1.ª classe, 38\$50, em 2.ª, 26\$25, em 3.ª, 18\$00; a Elrol, 57\$75, 40\$95, 27\$00; a Agueda, 110\$55, 77\$20, 48\$00.

Tambem nas mesmas linhas foi estabelecida uma tarifa especial para viagens de excursão em comboios especiais de ida e volta.

## Horario dos «tramways» entre Espinho e Porto

Os comboios tramways n.ºs 1534, 1535 e 1537 circulam entre Espinho e Porto, até aviso em contrario, com o seguinte horario: n.º 1534 (directo), partida do Porto ás 8,35 da noite, chegada a Espinho ás 9,18; n.º 1535, partida de Espinho ás 2,35 da manhã, chegada ao Porto ás 3,39; n.º 1537, partida de Espinho ás 3,35 da manhã, chegada ao Porto ás 4,23.

# Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

## Código da Estrada

(Aprovado pelo decreto n.º 15:536, de 14 de Abril de 1928)

### CAPÍTULO III

ARTIGO 23.º

Livrete de circulação de viaturas automóveis

(Continuação do n.º 975)

Na ocasião do despacho terão os importadores de apresentar na alfândega declaração em papel timbrado, com as características de cada uma das viaturas, em harmonia com o modelo n.º 6, a fim de ser pela mesma alfândega visada, e poderem requerer às referidas comissões a necessária inspecção no prazo de dez dias, a contar da data do despacho, e o respectivo livrete de circulação quando oportunamente a viatura fôr vendida.

As viaturas automóveis com placas de «Experiência» só poderão ser conduzidas pelo importador ou seus empregados, ou por outras pessoas por aqueles acompanhadas.

Qualquer transgressão às prescrições estabelecidas importa para a firma transgressora a imediata apreensão da viatura, a interdição do uso de licenças de experiência pelo tempo que o Conselho Superior de Viação indicar e a aplicação da multa de 1.000\$.

A viatura automóvel apreendida só poderá ser resgatada depois de paga a respectiva multa e ser feito o registo definitivo, bem como terem sido cassadas as placas de experiência que o transgressor possuir.

A concessão das placas de experiência será feita pelas comissões técnicas de automobilismo, com o parecer do Conselho Superior de Viação, mediante o pagamento das importâncias fixadas no artigo 28.º.

Ao proprietário de cada viatura automóvel será entregue um livrete de circulação (modelo n.º 8), que deve acompanhar sempre a viatura, ainda que mude de proprietário, e no qual serão feitos pela comissão técnica de automobilismo os correspondentes averbamentos.

Todos os vendedores de viaturas automóveis, novas ou usadas, quer sejam negociantes ou particulares, são obrigados a fazer a devida participação às comissões técnicas de automobilismo por escrito (modelo n.º 9), com aviso de recepção, logo que efectuem a venda, indicando o nome do comprador e a sua morada, sem o que ficarão com a responsabilidade não só das respectivas contribuições, como das penalidades do presente Código. Simultaneamente, com a declaração e requerimento do vendedor, será apresentado requerimento do comprador pedindo a transferência.

São também obrigados todos os proprietários de viaturas automóveis, quando mudem a sua residência permanente, a comunicá-lo, por escrito, às comissões técnicas de automobilismo onde aquelas estiverem registadas.

§º único. Os proprietários de viaturas automóveis residentes no estrangeiro, portadores de certificados internacionais de circulação, temporariamente no País, são dispensados das formalidades de registo durante um ano, a contar da data da entrada em Portugal, devendo contudo sessenta dias depois dessa data munirem-se de todas as licenças e satisfazerem todos os encargos a que estão sujeitos os automóveis registados no País.

Exceptuam-se porém os automóveis registados nos países onde aos portadores dos referidos certificados internacionais, passados em Portugal, não forem exigidas quaisquer taxas durante a sua permanência nesses países.

### ARTIGO 24.º

#### Cartas de condutor de viaturas automóveis

E' rigorosamente proibido conduzir qualquer viatura automóvel na via pública sem ter a respectiva carta de condutor (modelo 11) passada pelas comissões técnicas de automobilismo, nos termos do presente Código.

Exceptuam-se os casos previstos no § 1.º deste artigo.

Os pedidos de carta de condutor de viaturas automóveis (modelo 10) serão feitos e assinados pelos interessados, com letra e assinatura reconhecida por notário e dirigidos á comissão técnica de automobilismo da área onde estejam residindo, acompanhados dos seguintes documentos :

a) Bilhete de identidade pelo qual prove ter pelo menos 18 anos, bastando a sua simples apresentação para conferência do respectivo número e proveniência, o que será averbado no processo pelo chefe da secretaria.

b) Certificado do registo criminal ;

c) Certificado do cadastro policial passado nos termos da portaria n.º 5.275, de 22 de Março de 1928 ;

d) Atestado médico, passado pelo inspector, sub-inspector ou delegado de saúde do concelho da residência ou da localidade onde se realizar o exame técnico, declarando que não é dotado de temperamento nervoso que não garanta a necessária serenidade, que não sofre de qualquer perturbação visual ou dos órgãos do ouvido, ou de qualquer doença contagiosa, e que não tem aleijão ou deformidade que o estorve de conduzir viaturas automóveis.

e) Ressalva ou caderneta militar, para poder ser preenchido o impresso modelo 14, destinado à Inspecção das Tropas de Comunicação.

Para os oficiais do exército e da armada, em efectivo serviço, e para os funcionários públicos de categoria não inferior a chefe de repartição ou equiparados, na situação de actividade, o certificado do cadastro policial e o de registo criminal serão substituídos : para os primeiros pela apresentação do bilhete de identidade e para os restantes por declaração expressa do cargo que ocupam feita pelos directores gerais a que estiverem subordinados ou assinada pelo próprio, mas devidamente autenticada com o selo branco. Para os oficiais de reserva ou reformados será exigida a nota de assentos.

Nos pedidos de carta de condutor (modelo 10), que serão acompanhados de três fotografias, sem cartão, com as dimensões mínimas de  $0^m,03 \times 0^m,04$ , deverão os interessados indicar o seu nome, domicílio, número e proveniência do respectivo bilhete de identidade e categoria da viatura automóvel em que desejam ser submetidos a exame (motocicleta simples, idem com side-car, automóvel ligeiro, automóvel para transporte de mercadorias com peso em carga superior a 3.000 quilogramas ou automóvel destinado a serviço público, nos termos do artigo 25.º do presente Código).

Os maiores de 18 anos e menores de 21, não emancipados, além dos documentos indicados, terão de juntar outro documento pelo qual pessoa idónea se responsabilize pelas indemnizações que, nos termos do presente Código e da legislação em vigor, pelos mesmos venham a ser devidas pelos danos causados, ou apólice de companhia de seguros que garanta

indemnização até 20.000\$ pelo tempo que decorrer até a maioria. Em tal caso a carta de condutor sómente será passada pelo prazo de validade da apólice ou de termo de responsabilidade, e com as restrições para os veículos referidos nas mesmas.

O limite mínimo de idade para os condutores de motocicletas simples é de 16 anos, devendo também os menores de 21 anos, não emancipados, juntar documento de responsabilidade passado por pessoa idónea ou apólice de companhia de seguros, nos termos acima.

A comissão técnica de automobilismo, depois de ter recebido os documentos e ter verificado se os mesmos estão em ordem e que o candidato tem a necessária idoneidade moral, fixará o dia e local em que o mesmo se deve apresentar para o respectivo exame, o qual nas cidades de Lisboa, Porto e Coimbra será iniciado na sede das comissões técnicas.

E' expressamente proibido às comissões técnicas submeter a exame qualquer candidato sem que este tenha todos os documentos em ordem e entregue na sede das comissões.

O exame dos candidatos versará:

Prova técnica — Noções elementares sobre mecânica, conhecimentos gerais sobre motores de explosão, nomenclatura e funcionamento dos principais órgãos de uma viatura automóvel, acessórios de viaturas automóveis, avarias mais frequentes e forma de as remediar, conservação das viaturas e sua lubrificação.

Prova teórica — Posturas municipais sobre trânsito, obrigações dos condutores na condução das viaturas, passagens nos cruzamentos das estradas e ruas e nas curvas, deveres dos condutores em casos de acidentes pessoais, velocidades toleradas.

Prova prática — Condução de viaturas automóveis, efectuando as diferentes manobras que lhe forem indicadas pelos examinadores com a necessária presteza e sem hesitações.

A prova prática será prestada pelos candidatos dentro e fora das povoações, e pelas ruas de maior trânsito e movimento, para os examinadores poderem apreciar as qualidades de calma, competência e prudência dos candidatos. Os candidatos que pratiquem qualquer imprudência e que não observem a necessária serenidade serão reprovados.

A prova prática como a teórica são as que devem merecer mais interesse e cuidado dos examinadores.

Os candidatos reprovados poderão repetir o exame depois de decorridos dez dias, com dispensa de apresentação de novos documentos, mas com o pagamento dos emolumentos constantes da tabela que faz parte do presente Código.

§ 1.º São dispensados de possuir a carta de condutor de que trata o presente Código os militares em efectividade de serviço que, tendo feito o respectivo exame, tenham a carta de condução a que se refere o artigo 4.º do decreto n.º 6.757, de 2 de Julho de 1920, podendo no entanto os oficiais possuí-la desde que apresentem nas comissões técnicas boletim dessa habilitação passado pelo batalhão de automobilistas e autenticado com o selo branco.

§ 2.º Para os militares que deixarem o serviço efectivo e que possuam a carta de condução de que trata o parágrafo anterior será passada a requerimento do interessado pelas comissões técnicas de automobilismo a carta a que se refere o presente artigo, também com dispensa dos documentos exigidos, desde que o licenceamento ou baixa de serviço do interessado se tenha dado no mês anterior, e que seja apresentada nota de assentos pela qual se possa apreciar a sua idoneidade moral, acompanhado do respectivo boletim passado pelo batalhão de automobilistas, podendo não ser passada carta de condutor desde que no registo disciplinar conste que baixou, em qualquer altura, à terceira classe de comportamento militar.

§ 3.º Os condutores de viaturas automóveis, habilitados

com a carta a que se refere este artigo, poderão obter a classificação de «condutores mecânicos» se perante a comissão técnica mostrarem ter a competência devida, submetendo-se às provas exigidas, as quais serão prestadas segundo programa uniforme para todas as comissões técnicas.

§ 4.º A aprendizagem para condutor de viaturas automóveis só poderá ser feita levando os aprendizes sempre a seu lado um condutor legalmente habilitado e que ficará com responsabilidade solidária em qualquer desastre ou acidente, sendo proibida durante a aprendizagem a condução de quaisquer outras pessoas que não sejam aprendizes.

§ 5.º Os indivíduos possuidores de licenças de condução de motocicletas passadas pelas diferentes câmaras municipais do País, para possuírem a carta exigida pelo Código da Estrada, são dispensados do respectivo exame, devendo apresentar os documentos exigidos nas alíneas (a a e) deste artigo.

## CAPITULO IV

Preceitos especiais para a circulação de viaturas automóveis destinadas a serviço público

### ARTIGO 25.º

Os pedidos de licença para o emprêgo de viaturas automóveis em serviço público, nas estradas a cargo do Estado ou dos municípios, deverão ser dirigidos:

a) Às autoridades locais quando se trate de carreiras acidentais cujo prazo de duração não exceda a oito dias, sendo neste caso apenas exigida a indicação do número de passageiros a transportar, da carreira a que se destina e a apresentação dos documentos n.ºs 1 e 2 do § único deste artigo;

b) Ao governador civil do distrito onde as estradas estiverem situadas quando se trate de circulação temporária ou acidental por prazo não superior a trinta dias consecutivos;

c) Ao Conselho Superior de Viação quando se pretenda estabelecer um serviço permanente e regular.

Em qualquer dos casos deverão os requerimentos ser instruídos com os seguintes documentos:

1.º Declaração do serviço público a que a viatura automóvel é destinada — transporte exclusivo ou cumulativo de passageiros e mercadorias, com ou sem reboque de outros veículos — e indicações da forma como pretende efectuar esse serviço;

2.º Indicação das estradas em que a viatura automóvel tem de transitar, peso da viatura e de cada um dos veículos a rebocar, carga máxima do veículo e por eixo, composição normal dos combóios e da extensão total.

§ único. Depois de obtida a licença e antes de começar a exploração deverão ser apresentados pelo concessionário mais os seguintes documentos:

1.º Atestados de capacidade, como condutores mecânicos, dos indivíduos que hão-de servir como condutores, de idade não inferior a 21 anos;

2.º Livretes das viaturas automóveis.

No caso previsto na alínea b) deverá ainda juntar-se:

3.º Indicação das bases de organização dos horários das estações ou paragens obrigatórias.

No caso da alínea a) do presente artigo, e quando a licença pedida compreender estradas de mais de um distrito, será ela dirigida ao governador civil do distrito em que os trajectos abrangam maior extensão, e este ouvirá, sobre o pedido, o parecer dos governadores civis de todos os outros distritos a cuja área de jurisdição digam respeito.

Quando no assunto da concessão da licença não haja acordo entre os governadores civis, será o assunto resolvido pelo Conselho Superior de Viação.

Em qualquer dos casos previstos no presente artigo a licença poderá ser ou não concedida, conforme o aconselhar o interesse público.

(Continua).

## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

## Decreto n.º 15:810

Pelo decreto n.º 15:601 de 12 de Maio de 1927, foi instituída a Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado. Por portarias publicadas no *Diário do Governo* de 27 de Junho de 1927 foram nomeados os delegados que constituíram as comissões dos inventários a que se referem os artigos 9.º 10.º e 12.º do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, de 11 de Março de 1927.

Pelo artigo 9.º devem ser inventariados o material fixo das vias, os edifícios e seu mobiliário, utensílios, etc., por cuja conservação e renovação, salvo o disposto no artigo 26.º, fica responsável a companhia arrendatária.

Pelo artigo 10.º devem ser inventariados o material circulante, locomotivas, e seus acessórios, material fixo das oficinas e carris, sobressalentes, sendo tudo valorizado ao câmbio de Londres.

Finalmente, pelo artigo 12.º, o carvão, óleos e outros materiais de consumo, incluindo materiais de via, excepto carris, as ferramentas manuais, etc., existentes em armazém, serão inventariados e pagos pelo seu valor no local de entrega.

A direcção dos inventários de valores tam importantes não ficou claramente estabelecida quando da entrega dos Caminhos de Ferro do Estado à companhia arrendatária e assim o seu trabalho tem sido moroso e improposito.

Passado mais de um ano encontram-se concluídos, com algumas deficiências apontadas pelos respectivos delegados, os inventários dos artigos 9.º e 10.º, e em via de conclusão o artigo 12.º, que, devendo ser pago imediatamente pela companhia arrendatária, necessita de conclusão urgente a fim de não serem prejudicados os interesses do Estado.

As causas principais do atraso dos inventários residem na sua independência forçada, que ocasiona deficiência de elementos, tanto mais para lastimar quanto é certo existirem três organismos que tratam de assuntos que dizem respeito a caminhos de ferro.

Esta anomalia acarreta graves prejuízos para o Estado, e a pulverização de assuntos ferroviários ocasiona conflitos inúteis e gastos improdutivos em pessoal e material.

Tem o Governo decidido empenho em organizar os serviços públicos, por forma a dar maior eficiência a êsses serviços, simplificando os métodos de trabalho e realizando com a sua concentração apreciáveis economias.

Uma reorganização de serviços tão complexos e diferentes não se pode realizar bruscamente, convindo antes agrupá-los conforme as suas afinidades, sem prejuízo dos serviços em que venham a ser encorporados.

E' certo que a transferência e unificação dos serviços traz acréscimo de trabalho para alguns funcionários. Mas esse acréscimo de trabalho é, na maioria dos casos, de caráter transitório, pois é intenção do Governo realizar gradualmente a distribuição equitativa de trabalho pelos respectivos serviços.

As condições do Tesouro Público e o esforço que o País está fazendo no sentido de melhorar as condições financeiras da Nação impõem a necessidade de obter o maior número de economias e de reduzir ao mínimo as despesas.

Nesta ordem de ideias é reorganizada a Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, sendo suprimidas as gratificações que, nos termos do artigo 2.º, § 2.º, do decreto n.º 15:601, eram abonadas ao presidente e vogais da mesma Comissão.

A nova Comissão Liquidatária funcionará com caráter temporário junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que pode, com relativa facilidade, tomar conta dos serviços dessa Comissão.

Esses serviços, até completa liquidação dos Caminhos de Ferro do Estado, são distribuídos pelo pessoal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

E sendo de toda a conveniência unificar tudo o que diz respeito à liquidação dos Caminhos de Ferro do Estado, as comissões de inventário são encorporadas na Comissão Liquidatária reorganizada pelo presente decreto.

Considerados, pois, os factos apontados e usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:551, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, instituída por decreto n.º 15:601 de 12 de Maio de 1927, e remodelada por decreto n.º 14:298, de 19 de Setembro do mesmo ano, é reorganizada nos termos do presente decreto, passando a funcionar junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º A Comissão Liquidatária será constituída:

a) Pelo engenheiro director geral de caminhos de ferro, servindo de presidente;

b) Pelos engenheiros chefes de divisão da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, servindo o mais moderno de secretário.

Art. 3.º Nenhum dos membros da Comissão Liquidatária receberá qualquer remuneração pelo exercício das suas funções nesta Comissão.

Art. 4.º A liquidação de todos os assuntos ainda pendentes, respeitantes aos Caminhos de Ferro do Estado, será feita pela Comissão Liquidatária, reorganizada pelo presente decreto, a qual, para maior eficiência, distribuirá pelos vogais que a compõem, o estudo daqueles assuntos, por forma a que tal liquidação seja efectuada com a maior urgência.

§ único. A liquidação de todos os assuntos que digam respeito ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado continuará a ser da competência da comissão administrativa do Fundo Especial.

Art. 5.º O pessoal em serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro deverá ser utilizado, sem prejuízo dos serviços que lhe incumbem pelo decreto n.º 15:510, nos trabalhos de liquidação dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 6.º Todo o pessoal que actualmente presta serviço na Comissão Liquidatária deverá ser dispensado logo que seja julgado desnecessário ou inadaptável ao serviço que lhe fôr confiado.

§ único. A Comissão Liquidatária poderá requisitar, nos termos da legislação em vigor, o pessoal adido julgado necessário para a rápida conclusão dos seus trabalhos.

Art. 7.º São atribuições da Comissão Liquidatária, reorganizada nos termos do presente decreto:

1.º Autorizar os pagamentos até à importância de 50.000\$, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e submeter à aprovação do Ministro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a autorização dos pagamentos de importâncias que excedam aquela;

2.º Propor as dotações orçamentais em harmonia com o pessoal necessário à execução do serviço que lhe incumbe e com as importâncias das despesas por pagar;

3.º Requisitar à 8.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública os fundos necessários ao pagamento das despesas da Administração Geral dos Caminhos de Ferro, por pagar, não respeitantes ao Fundo especial de caminhos de ferro, e bem assim os necessários às despesas próprias da Comissão Liquidatária;

4.º Proceder à cobrança dos créditos litigiosos provenientes das liquidações de quaisquer contas da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado existentes à data da entrega dos serviços à companhia arrendatária, fazendo entrega das respectivas importâncias cobradas, nos termos da legislação vigente;

5.º Fornecer à companhia arrendatária nota de todos os

créditos não litigiosos que aquela tenha de cobrar nos termos da base XXX do respectivo contrato;

6.º Submeter à aprovação superior as contas de gerência por anos económicos da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, elaboradas nos termos dos artigos 12.º, 22.º, 29.º, 31.º, 377.º a 341.º, 348.º a 359.º, 365.º a 367.º do decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1925, e publicar os relatórios estatísticos concernentes à construção e exploração por conta do Estado;

7.º Desempenhar as funções previstas no artigo 34.º do decreto n.º 8:924, no que diz respeito ao pessoal nas seguintes situações:

a) Adido, antes de ser adstrito a qualquer serviço do Estado;

b) Dispensado pela companhia concessionária antes de ser adstrito a qualquer serviço do Estado ou enquanto não for utilizado pela referida companhia;

c) Aguardando reforma por ter sido julgado incapaz até à data da entrega dos Caminhos de Ferro do Estado à companhia concessionária;

8.º Desempenhar idênticas funções relativamente ao material nas seguintes condições:

a) Material de consumo rejeitado pela Companhia;

b) Material encomendado ainda não entregue à Companhia, mas que tenha de ser pago pelo Estado;

9.º Dirigir superiormente os trabalhos de inventário, ainda em curso dos Caminhos de Ferro do Estado, devendo a mesma Comissão promover a sua conclusão com a maior urgência.

Para este efeito deverão os delegados do Governo nas comissões de inventários, ainda não terminados, requisitar à Comissão Liquidatária quaisquer elementos de trabalho ou providências que julguem indispensáveis para a rápida conclusão dos serviços que lhes incumbem, as quais deverão ser fornecidas pela Comissão Liquidatária, que proporá superiormente as que excederem a sua competência;

10.º Propor a resolução de todas as questões que se suscitem e que digam respeito quer ao pessoal, quer ao material, no período anterior à entrega da exploração à companhia concessionária e posteriormente em relação ao pessoal dependente da Comissão Liquidatária e que caibam dentro das atribuições anteriormente concedidas à Admi-

nistração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e seus conselhos;

Processar as fôlhas do pessoal adido dos Caminhos de Ferro do Estado;

12.º Propor a venda em hasta pública ou indicar qualquer outro destino aos materiais disponíveis dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 8.º Os processos de pagamento organizados e liquidados pela Comissão Liquidatária, depois de autorizados nos termos dêste decreto, serão remetidos para efeito de pagamento à 8.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Pública.

Art. 9.º Continuará a funcionar junto da Comissão Liquidatária, nos termos do decreto n.º 14:701, de 7 de Dezembro de 1927, a tesouraria privativa instituída pelo mesmo decreto, enquanto forem os seus serviços julgados indispensáveis.

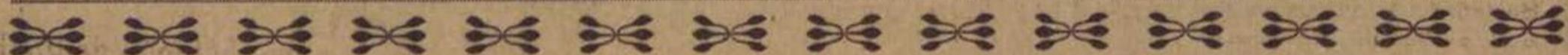
Art. 10.º De todas as resoluções do Comissão Liquidatária será lavrada acta pelo secretário da Comissão, que será assinada pelos seus membros, para o que deverá existir um livro de actas.

Art. 11.º Os processos e arquivos pertencentes às secretarias e diversos serviços da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado serão entregues, depois de concluídos, à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em cujo arquivo serão encorporados.

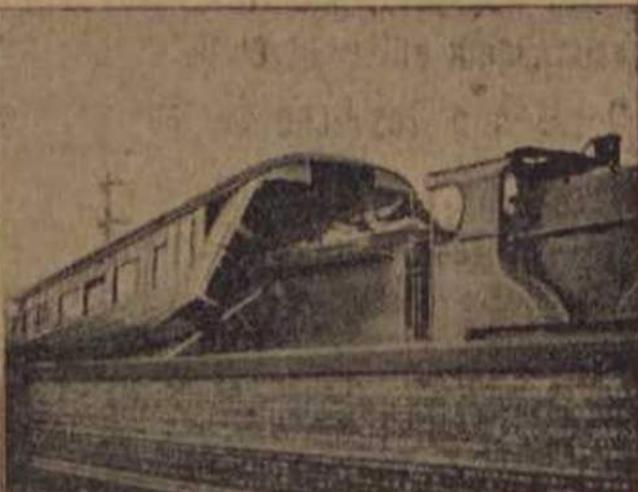
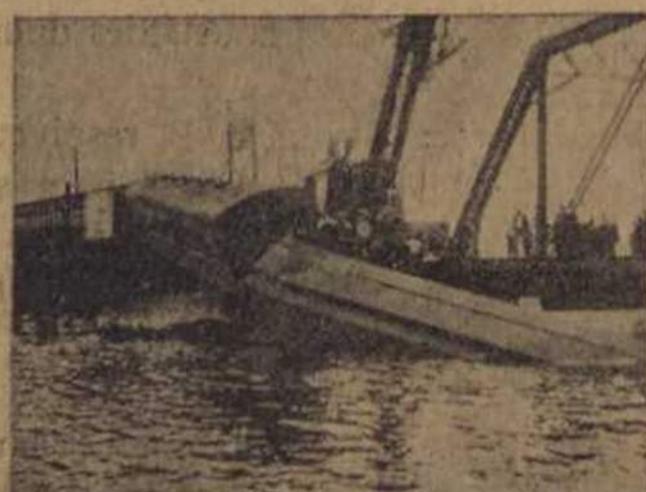
Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 31 de Julho de 1928. ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CAIMONA—José Vicente de Freitas—José da Silva Monteiro—António de Oliveira Salazar—Julio Ernesto de Moraes Sarmiento—Aníbal de Mesquita Guimarães—António Maria de Bettencourt Rodrigues—José Dias de Araujo Correia—José Bacelar Bebiano—Duarte Pacheco—Joaquim Mendes do Amaral.



## DESASTRES FERROVIARIOS



1.º — Visto do aspecto dum comboio eléctrico de 10 carruagens na linha do Caminho de Ferro de Long-Island, depois de ter mergulhado na baía de Jamaica na passagem de uma levadiça.

2.º — Aspecto das carruagens depois do descarrilamento numa curva no Boston Elevated Railway.

3.º — Vista de um choque entre uma locomotiva e um comboio de excursões, perto de Manchester.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Linha da Povoa

AVISO AO PUBLICO  
N.º 66

## 2.º Aditamento à Classificação Geral

## PEQUENA VELOCIDADE

De harmonia com a Portaria n.º 5283 de 22 de Março de 1928, desde o dia 25 do mês passado, a classificação Geral para o transporte em Pequena Velocidade, de mercadorias, animais e veículos, em aplicação desde 26 de Fevereiro de 1925, foi alterada como segue:

NOMENCLATURA	Tarifa Geral Classe ou capítulo	CAPÍTULO	Tarifa Especial n.º 1		TARIFA GERAL OU ESPECIAL	
			Tabela de aplicação g.º geral - Série	ZONA	Preços especiais	Mínimo do peso ou quantidade a taxar
Cartuchos p.º armas de fogo, carregados .....	—	II (c)	1.ª	—	Kg. 100	Ton. 2

Porto, 20 de Junho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração,  
A. A. de Vasconcellos Porto.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a firma João Clara &amp; C.º (Irmãos)

## Aviso ao Público

(35.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 102)

## Camionagem entre as estações do Entroncamento e Torres Novas e o Despacho Central na vila de Torres Novas

No dia 25 de Julho de 1928, entra em vigor a **tarifa de camionagem** para transporte de passageiros e bagagens, entre a vila de Torres Novas e a estação de Entroncamento, e de mercadorias de grande e pequena velocidade, entre a mesma vila e a estação de Torres Novas.

Para este efeito é criado um Despacho Central na referida vila de Torres Novas, onde será feita a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e mercadorias.

Para mais esclarecimentos, podem os interessados consultar a tarifa e obtê-la por compra nas estações desta Companhia.

Lisboa, 18 de Julho de 1928.

O Engenheiro Sub-Director  
Lima Henriques

## Sociedade "ESTORIL"

Caminho de Ferro de Caes do Sodré a Cascais

## HORARIO DOS COMBOIOS

## 2.º ADITAMENTO AO CARTAZ-HORARIO H-18

A partir de 15 do corrente (inclusivo), **AOS DOMINGOS E FERIADOS**, é suprimido o comboio n.º 1601 do actual horário (partida de Caes do Sodré às 15h.00) e são estabelecidos trez comboios com as marchas seguintes:

Estações e apeadeiros	1201		1101		1603	
	Semi-Directo 1.ª e 2.ª classes *	H. M.	Semi-Directo 1.ª e 2.ª classes *	H. M.	Semi-Directo 1.ª e 2.ª classes *	H. M.
CAES DO SODRÉ (part.)	14-50		15-20		15-45	
Santos (ap.)	—		—		—	
Alcantara-Mar	—		—		—	
Belem	—		—		—	
Pedrouços	—		—		—	
Algés	14-59		—		15-55	
Dafundo (ap.)	—		15-30		15-57	
Cruz Quebrada	15-02		—		15-59	
Caxias	—		15-34		16-05	
Paço d'Arcos	15-07		—		16-07	
Santo Amaro (ap.)	—		15-40		16-11	
Oeiras	15-12		—		16-13	
Carcavelos	—		15-45		16-16	
Parede	15-16		—		16-19	
S. Pedro do Estoril (ap.)	—		15-48		16-22	
S. João do Estoril (ap.)	15-21		15-51		16-24	
Estoril	15-25		15-53		16-26	
Mont'Estoril (ap.)	15-25		15-55		16-28	
GASCAES.. (chegada)	15-27		15-57		16-30	

\* Estes comboios não fazem serviço de bagagem nem recovagem

O Engenheiro-Director

Lisboa, 6 de Julho de 1928.

M. Bello.

## Venda antecipada de bilhetes na Estação do Rocio

No intuito de facilitar a aquisição de bilhetes para os comboios de longo curso, a C. P. tem estabelecida na estação do Rocio a venda antecipada de bilhetes que é regulada pelas indicações constantes duns cartazes afixados na mesma estação.

Para melhorar esse serviço a C. P. resolveu este ano aumentar a antecipação da venda para alguns comboios. Assim, para o comboio omnibus N.º 3 que sai do Rocio às 9-50, a venda começa às 14 horas da véspera e às 7-15 do próprio dia.

Para o comboio 201, que parte do Rocio às 8 horas e se destina à Figueira a venda começa também às 14 horas da véspera e às 7-15 do próprio dia antecipando-se ainda para as 6-15 aos domingos, durante os meses de Julho a Setembro.

Para a venda de bilhetes para o comboio 213, as bilheteiras abrem às 10 horas da véspera e às 6-15 do próprio dia. Este comboio sai do Rocio para as Caldas às 7-14 e efectua-se só aos domingos e apenas durante os meses de Julho a Setembro.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PUBLICO

Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 30 em vigor nas linhas do S. S. Aditamento ao Aviso ao Público C. n.º 100 em vigor nas linhas do M. D.

## Novos Multiplicadores

A partir de 25 de Julho de 1928 ao transporte e manutenção das remessas de barrotes de madeira de pinho nacional; madeira de eucalipto ou de pinho nacional em bruto sem casca (*tóros descascados para minas*) e tóros de eucalipto ou de pinho nacional por descascoar, quando destinados a exportação, aplicar-se-ha nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro o **multiplicador 6**.

Só beneficiam desta redução os barrotes que não tenham comprimento superior a 6<sup>m</sup>.5 nem diâmetro superior a 0<sup>m</sup>.12 na extremidade mais delgada, e os tóros que não tenham mais de 3 metros de comprimento nem diâmetro superior a 0<sup>m</sup>.15 no topo mais delgado.

Em tudo o que não fôr contrário ao que no presente se estabelece, ficam em vigor as disposições dos Avisos ao Público B. n.º 30 e C. n.º 100 de 8 de Outubro de 1925 e 14 de Novembro de 1925, respectivamente, publicados pelas extintas Direcções do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Lisboa, 20 de Julho de 1928.

O Engenheiro Sub-Director  
Lima Henriques

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## Aviso ao público

## Transporte de marmores nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro

A partir da data do presente, aos expedidores de "marmore em bruto", "desbastado", "serrado" ou "polido" que, em seu nome e durante **O prazo máximo de um ano**, contado da data da primeira remessa, tiverem transportado ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade um mínimo de 1.000 toneladas nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, concederá esta Companhia os seguintes abatimentos nos preços de transporte propriamente dito, correspondentes ao seu trajecto:

20% quando tenham atingido o mínimo de 1.000 toneladas; 25% quando tenham atingido o mínimo de 2.000 toneladas.

Para a formação destes mínimos consideram-se os pesos que tiverem servido de base para a taxa de transporte.

Para esta concessão ter efeito é indispensável a apresentação das cartas de porte, todas devidamente relacionadas, as quais deverão ser remetidas ao Serviço da Fiscalização e Estatística desta Companhia (edifício de Santa Apolónia) dentro do prazo máximo de três meses a contar da data da expedição da ultima remessa, a fim de se proceder á liquidação que será feita logo que finde o prazo de seis meses contado da data em que foram entregues esses documentos.

Ficam pelo presente anulados os Avisos ao Públ. B. n.º 33 de 22 de Outubro de 1925, publicado pela extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e C. n.º 92 e n.º 105, respectivamente, de 21 de Setembro de 1925 e 7 de Maio de 1926, publicados pela extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 25 de Julho de 1928.

O Engenheiro Sub-Director  
Lima Henriques

## Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

## Linhas do Vale de Vouga

Tarifa especial interna n.º 9 -- GRANDE VELOCIDADE  
Em vigor desde 15 de Julho de 1928

## Viagens de excursão em combois especiais de IDA e VOLTA

Preços por passageiro e quilómetro a per-	{ 1.ª classe . . . . . \$01,4 2.ª " . . . . . \$01 3.ª " . . . . . \$00,7
correr (tanto à ida como à volta)	
Taxa mínima por comboio e quilómetro a percorrer (tanto à ida como à volta) . . . . .	1\$00
Minimo de cobrança por comboio de ida e volta, . . . . .	100\$00

## Condições

1.º — As requisições de transporte para estas excursões, cujos comboios podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverão ser feitas com a antecedência de 10 dias, pelo menos, daquele em que se pretende realizar a excursão e dirigidas ao Engenheiro Director da Exploração, por intermédio da estação de origem da excursão.

2.º — As requisições deverão ser formuladas no modelo fornecido pelo chefe da estação e entregues ao mesmo acompanhadas do depósito de 50\$00, como garantia do comboio requisitado e ás avarias que, pelos excursionistas, possam ser causadas no material.

Realizada a excursão e verificado o estado do material, será este depósito liquidado, até 8 dias depois daquele em que a excursão terminar.

§ 1º — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer estas requisições, quando assim julgar conveniente.

3.º — O requisitante deverá efectuar, na estação de partida, pelo menos 48 horas antes daquela em que inicia a viagem, o pagamento do custo da excursão.

§ 1.º — Até realização deste pagamento, subsiste para a Companhia o direito de não satisfazer a requisição.

§ 2.º — A Companhia só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante depois de pago o custo total da excursão.

§ 3.º — As requisições para estas excursões serão consideradas sem efeito, quando o pagamento não fôr realizado com a antecedência e pela forma estabelecida.

4.º — Se o comboio se não realizar por motivos estranhos á responsabilidade da Companhia, reverterá em favor desta a importância do depósito de 50\$00.

§ 1.º — Se, depois de pago o custo do comboio, fôr suspensa a viagem ajustada antes ou depois de começada, por culpa ou responsabilidade da Companhia, devidamente comprovada, será reembolsado o requisitante do custo total do comboio, se a interrupção da viagem tiver lugar á ida e metade dessa importância se a interrupção se der á volta.

Ser-lhe-ha igualmente restituído o deposito a que se refere a condição 2.<sup>a</sup>.

Em caso algum, porém, a Companhia poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.<sup>a</sup> - Os bilhetes fornecidos para estas excursões são nulos para quaisquer outros comboios, salvo autorização especial.

6.<sup>a</sup> - Os passageiros tem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E-lhes proibido: No primeiro caso, interromper a excursão antes de terminada; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da origem do regresso da excursão.

7.<sup>a</sup> - A viagem de volta deve começar dentro do prazo de 24 horas, contado da hora de chegada da excursão, á estação do destino.

8.<sup>a</sup> - Poder-se-ha exceder este prazo mediante o pagamento da sobretaxa de 30\$00 por fracção indivisível de 24 horas de demora complementar. Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste parágrafo, for requisitado depois de ter sido ajustada e organizada a viagem, a Companhia poderá recusá-lo; e, em todo o caso, reserva-se plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

9.<sup>a</sup> - Não se regista bagagem ou quaisquer outros transportes para estes comboios. Os objectos de uso proprio dos passageiros, tais como: malas de mão, caixas, latas, sacos, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo imediato dos excursionistas; velocípedes, pequenos p-trechos de caça ou de pesca, aparelhos fotográficos ou para observações instrumentos musicos portateis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Companhia, no furgão, sempre que neste houver espaço disponivel, sem prejuizo para o serviço do comboio.

10.<sup>a</sup> - A Companhia reserva-se o direito da escolha do material em que se hão-de realizar estas excursões. Unicamente se compromete a realizá-las, fornecendo os lugares requisitados e as classes também ajustadas.

10.<sup>a</sup> - Salvo auctorização especial, o material não poderá ser ornamentado nem levar distintivo ou sinal particular.

11.<sup>a</sup> - Não se concedem meios bilhetes nem se permite mudança de classe.

12.<sup>a</sup> - A pedido dos requisitantes poderá a Companhia anuir a que, dentro do prazo de validade dos bilhetes, a viagem de regresso se efectue isoladamente pelos comboios ordinários dentro das suas lotações. Neste caso, porém, poderá a Companhia, aumentar 10 %, aos preços estabelecidos por esta tarifa.

Os preços desta tarifa tem incluido o imposto ferroviario e ficam sujeitos aos multiplicadores em vigor nas linhas desta Companhia.

Espinho, 27 de Junho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração,  
Ferreira d'Almeida

  
Companhia dos C. de Ferro Portugueses da Beira Alta

## Aviso ao público

### Carruagem directa da Figueira da Foz a Medina del Campo

Desde o dia 15 de Julho do corrente que passou a circular diariamente nos comboios rápidos n.<sup>os</sup> 3 e 4 desta Companhia, uma carruagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, que fará o serviço directo, sem trasbordo, entre Pampilhosa e Medina del Campo e vice-versa.

Em dias alternados, desde o dia 16, esta carruagem será directa até à Figueira da Foz.

A circulação nesta carruagem não fica sujeita ao pagamento de qualquer taxa ou suplemento especial, além da sobretaxa de velocidade que já actualmente se cobra nos comboios rápidos.

Na fronteira os agentes aduaneiros vão examinar as bagagens dos passageiros na carruagem de que se trata, sem pagamento de qualquer importância.

Figueira da Foz, 13 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
Joaquim Abrantes



**Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro**

### Linhos do Vale do Vouga

## 2.<sup>o</sup> ADITAMENTO Á TARIFA GERAL

A partir de 1 de Agosto de 1928 a redução de 10 %, a que se refere o § 3.<sup>o</sup> do Art. 66.<sup>o</sup> da Tarifa Geral é elevada a 25 %, sempre que se trate do transporte de charruas com motor mecanico (*auto-charruas*) e tractores mecanicos agrícolas, os quais serão taxados pela forma seguinte:

Pelo peso efectivo quando não obriguem ao emprego de mais de um vagão,

Pelo mínimo de 3.000 quilogramas cada vagão a mais de um que seja necessário empregar para um mesmo volume, sendo o primeiro vagão taxado como se a máquina ocupasse um só vagão, reservando-se ás Empresas a faculdade de utilizar com outra carga o espaço que ficar disponivel em qualquer dos vagões empregados.

Espinho, 19 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
Ferreira d'Almeida



**Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro**

### Linhos do Vale do Vouga

## AVISO AO PÚBLICO

### Novos multiplicadores

(4.<sup>o</sup> Aditamento ao Aviso ao Púlico A n.<sup>o</sup> 27)

Aprovado por Sartoria n.<sup>o</sup> 5.457 do 11 de Julho de 1928

A partir de 1 de Agosto de 1928, passarão a disfrutar do multiplicador 6 todas as remessas de pequena velocidade constituidas por *taras vastas* que, com manifestos sinais de já terem sido usadas, conservem igual volume cheias ou vastas.

Ficam em tudo o mais vigorando as disposições do Aviso ao Púlico A n.<sup>o</sup> 27 de 20 de Abril de 1925.

Espinho, 15 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
Ferreira d'Almeida



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

GEN TES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

À TODA A HORA ÁQUA Á FERVER  
COM AS MAGNÍFICAS  
CAFETEIRAS E BULLES  
DA

**ELETRIGIA**  
Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos  
Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de  
cotados escritores

REDACÇÃO E  
ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
TELEFONE: TRINDADE, 581  
LISBOA

**PÓS DE KEATING**



Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séda para onde deva ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO  
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS  
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

— DE —  
L. DE MENDONÇA E COSTA  
Concluído por  
Carlos d'Ornellas

Itinerários de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se à venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Séca, 7  
Telefone T. 27-581-576

**Papelaria Camões**

— DE —  
Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritório, livros para escritório e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040 — LISBOA

**TINTURARIA Cambournac**

11 L. da Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Linge seda, I.º, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito  
riesmanchado. Encarrega-se  
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense fatto 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