

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Porto, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54—Madrid

S U M A R I O :

Ha quarenta anos.—A reforma das tarifas da

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugue-

zes.—O Caminho de Ferro em Portugal, pelo

Eng.^o CARLOS MANITTO TORRES.—Esta-

ções modernas da C. P., por CARLOS D'ORNEL-

LAS.—O «Rapido» de Madrid.—A situação dos

Caminhos de Ferro em Hespanha, por VISCONDE

—: —: D'ALCOBAÇA. —: —:

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO AMPAI (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

EM vista da importância do assunto reproduzimos o projecto do parecer sobre a reforma de tarifas da C. P. que vai ser discutido pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro em 29 do corrente e foi enviado ás Associações agrícolas, industriaes e comerciaes para podem formular as representações que o exame suscitar.

Ex.^m Sr. Ministro do Comércio e Comunicações:

Determinou o D. n.^o 19.718 de 1 de Maio ultimo que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses procedesse com urgência à unificação das tarifas de todas as linhas que explora, incluindo os antigos Caminhos de Ferro do Estado, devendo entrar em vigor as novas tarifas, após audiência deste Conselho Superior, no prazo de quatro meses, sob pena de cessar a sobretaxa adicional de 10%, que à Companhia foi concedida pelo mesmo decreto sob determinadas condições.

Tendo sido apresentado imediatamente o projecto de remodelação de tarifas, foi encarregado este Conselho de se pronunciar sobre elle com a máxima urgência, que não podia dispensar o estudo preparatório de assunto de tal importância e complexidade.

Vem pois dar conta a V. Ex.^a do resultado do atento exame a que procedeu sem perda de tempo, ponderando que se lhe afigura insuficiente o prazo fixado no decreto referido para a aprovação, confidencial, impressão, publicação e distribuição das novas tarifas e que o Governo decreto prorrogará conforme fôr indispensável.

* * *

Abrange o grupo de diplomas apresentados pela C. P.:

- 1) — Tarifa Geral de grande e pequena velocidade (que por comodidade são designadas pelas iniciais g. v. e p. v.).
- 2) — Classificação geral de mercadorias.
- 3) — Tarifa de despesas acessórias e seu complemento para serviços fluviais.
- 4) — Tarifa especial n.^o 1, p. v.
- 5) — Índice remissivo para a aplicação de taxas de p. v.
- 6) — Quadros de taxas entre quaisquer estações.
- 7) — Aviso ao público em que se enumeram os referidos diplomas e os anteriores por êles substituídos.

O característico fundamental do sistema proposto é a sua aplicação a todas as linhas exploradas pela C. P. sem distinção alguma, nem fraccionamento de percursos, o que se costuma chamar *tarifa corrida* de extremo a extremo do trajecto.

Importa recordar-lhe os antecedentes.

* * *

À medida que se constituíram os diversos lineamentos da rede ferroviária nacional, fixaram-se os máximos legais dos preços de transporte, que deram lugar, em cada empresa, às suas tarifas gerais, diferentes de uma para outra.

O próprio Estado teve nos dois grupos de linhas, Sul e Sueste e Minho e Douro, que construiu e explorava, tarifas gerais distintas, divergindo em preços e em varias condições.

Dentro do grupo das concessões da C. P., embora houvesse uma só tarifa geral comum a todas as linhas, distinguiam-se as concessões para efeitos da respectiva aplicação e dos mínimos, bem como da atribuição de receitas.

As tarifas especiais ofereciam profundas diferenças, acomodando-se, pelo numero e variedade de preços e condições,

às multiplas circunstâncias regionais e até locais do tráfego.

Pouco a pouco se modificou essa situação.

Foi adoptada em 1903 a mesma tarifa geral para todas as linhas do Estado.

Por fim foi elaborada em 1919 uma tarifa geral comum a todas as linhas do continente, tendo sido aprovada provisoriamente por dois anos pela portaria n.^o 2.129 de 25 de Novembro dêsse ano.

A Lei n.^o 952 de 5 de Março de 1920 mandou entrar em vigor essa tarifa e estatuiu acerca de sobretaxas estranhos preceitos, revogados em 1926, contra os quais as companhias haviam protestado.

O grupo de tarifas unificadas abrangia a tarifa geral, a de despesas acessórias, a especial n.^o 1 e a especial A para vagões de expedidores.

Procederam as empresas à revisão das tarifas provisoriamente aprovadas, entrando as novas tarifas comuns em vigor em Dezembro de 1922.

A tarifa especial n.^o 1 p. v., comum a todas as empresas na sua estrutura e preceitos, divergia, como era natural, nas tabelas de preços aplicadas por cada uma.

A promulgação do importante decreto n.^o 12.105 de 5 de Agosto de 1926, que reduziu os múltiplos impostos sobre o tráfego a um só, o imposto ferroviário incorporado nas taxas, deu lugar à revisão das tarifas comuns.

Por decreto n.^o 12.863 de 7 de Dezembro de 1926 foi aprovada a tarifa geral e por portaria de 25 de Julho de 1928 a de despesas acessórias. As tarifas especiais n.^o 1 e A e a nova classificação geral não chegaram a ser homologadas por estarem dependentes da revisão das tarifas especiais.

Desde que se operou o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado à C. P. surgiu e avultou a aspiração, insistente manifestada no seio deste Conselho, à unificação das suas tarifas e à respectiva aplicação indistinta, sem aglutinação de participes, a chamada *tarifa corrida*.

Dificultava essa reforma a disparidade de tarifas especiais das duas rôdes: concedida e arrendada, da C. P. Muitas das da segunda eram mais altas que as da primeira e para agravar a dificuldade, havia diferenças consideráveis entre as do Sul e Sueste e Minho e Douro. Importa ainda mencionar o adicional especial de 5%, que nos C. F. E. se estipulava para auxílio à respectiva Caixa de Socorros e Aposentações.

A unificação sobre a base dos preços mais altos provocaria vivas reclamações. Tomar para base os mais baixos o mesmo seria que provocar considerável quebra de receitas, particularmente desastrosa quando a sua depressão, devida às repercussões da crise económica e à concorrência do automóvel, que exige profundas transformações nos métodos de exploração, tomava proporções inquietadoras.

Por outro lado, a complicação das tarifas, as disparidades entre elas existentes para a mesma mercadoria e para igual percurso, a multiplicidade de mínimos: de peso, de percurso, de cobrança, nas parcelas aglutinadas em relação a transportes que interessam mais de uma rôde, a enorme dificuldade de aplicar sem erro as tarifas, tinham levado a Companhia a fazer estudar a sua reforma radical, subordinada aos seguintes objectivos :

- 1.^º — Unificação das taxas e das condições de aplicação geral em toda a rôde;
- 2.^º — Rôde única na aplicação das tarifas sem distinção de percursos;
- 3.^º — Protecção das mercadorias pobres e o tráfego a

grandes e muito pequenas distâncias e o que é objecto de concorrência de outros transportes;

4º— Simplificação do processo de taxar, que o torne acessível e claro para o pessoal e para o público.

A remodelação baseada nesse critério daria forçosamente lugar a quebra inicial de receitas, seguramente compensada em curto prazo pelo incremento do tráfego, devido às facilidades que se lhe oferecem.

Expôs a C. P. ao Governo em 21 de Março de 1929 o seu pensamento, antes de ordenar o colossal trabalho preparatório das inovações visionadas, para saber se teria acolhimento favorável e se o Estado aceitaria a partilha das quebras de receita segundo a fórmula prevista no contrato de arrendamento para o caso de tarifas impostas à Companhia nas rês arrendadas.

O Ex.^{mo} Ministro do Comércio de então deu em 13 de Abril do mesmo ano o seu acordo em princípio e de modo geral á reforma planeada, aceitando a partilha de encargos solicitada, como era justo.

Procedeu-se pois com actividade a êsse complexo trabalho.

Entretanto manifestavam-se sintomas de depressão das receitas, principalmente nas linhas arrendadas, que ulteriormente assumiu proporções alarmantes, tendo-se apurado as seguintes cifras em contos:

	1928	1929	1930
Sul e Sueste	57.863	60.110	57.219
Minho e Douro	41.675	41.085	40.097
Total.....	99.541	101.195	97.316

Era principalmente nos passageiros e na g. v. que a diminuição se acentuava, tendo descido a primeira de 36.976 contos em 1928 a 33.314 em 1930 e a segunda de 8.015 a 7.300. A p. v. aumentara compensadoramente em 1929, mas apresentava já certa diminuição em 1930.

Justamente alarmado com a crise de receitas que se desenhava, confiou V. Ex.^a, por portaria de 15 de Novembro de 1930, o estudo do assunto a uma comissão técnica, de que fizeram parte três vogais deste Conselho, chefes de Divisões da Direcção Geral, e em cujos trabalhos colaborou o sr. Vasconcelos Correia como delegado da Companhia, sob a presidência do vogal deste Conselho o Sr. Monteiro de Barros, delegado do Governo junto dela.

Foi presente á Comissão o vasto plano, já então elaborado, da remodelação das tarifas de p. v., ilustrado com dados estatísticos e com minuciosos ensaios de aplicação, que por diversos meios, de resultados concordantes, levavam á previsão aproximada da quebra de receitas que a reforma ocasionaria.

Em 7 de Fevereiro de 1931 apresentou a Comissão o elucidativo relatório, copiosamente documentado e esclarecido por declarações de voto e explicações prestadas pelo delegado da Companhia.

Os resultados desastrosos da exploração nos primeiros meses do corrente ano levaram-na a propôr a aplicação do novo sistema de tarifas e de um adicional de 10% aos seus preços para obviar, em conjunção com as possíveis reduções e adiamentos de despesas, à quebra das receitas, enquanto os efeitos benéficos da reforma e da deseável atenuação da crise económica se não fizessem sentir.

Concordou o Governo com essas providências, cuja urgência se impunha, pois não se podia deixar cair a nossa principal rede ferroviária em situação ruinosa, que a impedisse de cumprir a sua importantíssima missão. Em todos os países se tem procedido por forma analoga perante crises idênticas e as nossas tarifas eram as que menos tinham subido desde 1915.

Foi pois promulgado o decreto 19.718 de 1 de Maio ultimo já citado, que conjugou a concessão imediata do adicional pedido com a rápida reforma das tarifas a cuja apreciação procedeu este Concelho.

Expostos assim, como convinha, os antecedentes, é tempo de analizar as tarifas propostas,

Tarifa Geral

I.^a Secção — Grande Velocidade

Não sofreram alteração as taxas de g. v.; passageiros e recovagens.

Aproveitou-se porém o ensejo para introduzir no corpo da tarifa preceitos posteriores à sua publicação e que já se encontram quasi todos em vigor.

E' para desejar que essa Secção seja remodelada com a largueza de vistas que impõem as condições actuais da exploração ferroviária, tanto mais que são as receitas de passageiros as mais afectadas, não só pela concorrência do automóvel, como pela crise económica e pelo desenvolvimento da rede telefónica utilizada para relações verbais a distância, que dispensam, não raro, viajens dispendiosas.

Está convencido o Conselho de que reformas judiciosas da tarifa conjugadas com adaptações da exploração às exigências actuais darão logar a novo incremento do tráfego de passageiros. O seu estudo não deve ser posto de parte, mas tem de ficar para segunda etapa, acudindo-se desde já ao mais urgente.

2.^a Secção — Pequena Velocidade

As bases 19.^a a 24.^a da tarifa de p. v., em vez de serem proporcionais, de base constante para todo o percurso, revestem na tarifa em vigor a forma diferencial do sistema belga, de base constante em cada fracção de 100 km. do percurso e decrescente de uma para outra.

As mercadorias são repartidas por 6 classes, com taxas para percursos até 500 km. o que é suficiente dentro de cada rede.

Estabelece a nova tarifa o princípio da rede unica e taxa corrida sem fracionamento do percurso total. Mantém as taxas actuais até 450 km. Além dessa distância substitui o sistema belga pela tarifa proporcional de taxa unica em cada classe, aplicável a todo o percurso sem distinção de redes.

Essas taxas, a partir de 451 km. são as que resultam da divisão do preço a 450 km. por essa distância, não se alterando pois as dos percursos inferiores, nem se levando mais longe a diferenciação com a distância, o que é reservado apenas a certas mercadorias na tarifa especial n.^o 1.

Assim se evitam reduções excessivas nos grandes percursos.

Julga o Conselho aceitável e prudente o acrescentamento desta nova base.

A tarifa unica dá logar a sensíveis reduções, quando o percurso longo interessa mais de uma rede.

Com a aplicação de sobretaxas em certos casos e de multiplicadores, as bases 19.^a e 24.^a desdobram-se em 18 taxas.

As bases 25.^a a 55.^a da tarifa geral, aplicáveis a gados e veículos, continuam sendo constantes para qualquer percurso, o que mantém a tarifa proporcional.

No que respeita aos mínimos, conservam-se os de peso, 10 kg, e de distância, 6 km, mas desaparece o de cobrança por expedição, o que beneficia o público, sobre tudo nas pequenas remessas a curtas distâncias que abrangam duas redes.

Assim, baixa o mínimo de cobrança de 3\$00 a 1\$20.

Além da inovação capital da rede unica, propõe-se para o art.^o 61.^o (os n.^{os} citados são os da tarifa actual) modificação altamente benéfica para o público. Actualmente é recusada a declaração de expedição quando as suas indicações não concordam com as da Classificação Geral, o que origina graves transtornos na maior parte dos casos, em que o apresentante da remessa vem de longe e não é idoneo para reformar a declaração.

Segundo o novo texto proposto, o agente que a recebe rectifica-a, se é necessário, rubricando a rectificação. Assim se evitam demoras e prejuízos ao expedidor, sem agravar a taxa aplicável.

E' digna de aplauso a modificação do § unico do art.º 64.º, em que se substitue a designação, por asterisco, das mercadorias de peso diminuto em relação ao volume, a que se aplica a sobretaxa de 50 %, pela sua inclusão na 1.ª e 2.ª classes com mais 50 %, correspondendo-lhe na Classificação Geral as taxas n.º 3 a 7.

No § unico do art.º 65.º elevou-se a 25 % a percentagem de redução de 10 % das máquinas agrícolas a favor de charruas com motor mecânico e de tractores.

O art.º 66.º, relativo a objectos compridos, foi vantajosamente modificado. O mesmo sucedeu ao art.º 78.º, a que se acrescentou um parágrafo, que reduz consideravelmente o preço do transporte de carroças e carros de bois com as rodas desmontadas.

Após o art.º 97.º, relativo aos carregamentos por vagão completo e em substituição do art.º 98.º, que regula os transportes a granel, figuram dois novos. O primeiro concede a redução de 5 % ao vagão completo requisitado e que abrange mercadorias da mesma classe.

O segundo melhora e torna mais claro e explícito os preceitos relativos a mercadorias a granel, especificando as que podem ser recebidas em remessas inferiores ao mínimo do vagão completo.

Ao art.º 101.º, relativo à entrega de senhas e cartas de porte, é acrescentado um parágrafo justificado, que se refere ao vagão completo.

O art.º 109.º, que regula os preços de transporte, torna extensivo o preceito do § 1.º aos casos especiais de transbordo.

Ao art.º 118.º relativo às responsabilidades pela mercadoria a granel, é acrescentado um parágrafo, que respeita ao vagão completo, limitando a responsabilidade ao peso acusado na bascula, ou quando esse não possa ser determinado à partida, ao número de volumes contados, salvo as remessas a granel.

São essas as modificações introduzidas na tarifa, que a melhoraram, tornando-a digna de aprovação.

Tal qual se encontra projectada, só pode tornar-se comum às outras Companhias depois de prévio entendimento com estas.

Tarifa de despesas acessorias

Não são numerosas as alterações propostas e todas obedecem ao propósito de simplificação.

A principal refere-se aos gados, (art.º 3.º, § 3.º) cuja taxa de manutenção, quer na expedição de detalhe, quer por vagão completo, é sempre estatuida e aplicada por cabeça. Para a determinar tomou-se a taxa por vagão e dividiu-se pelo número de cabeças da lotação. Simplifica-se pois o sistema actual da taxa por cabeça para detalhe e taxa fixa por vagão, para vagão completo, o que obriga já reunião dos dois modos de taxar quando a lotação é excedida.

As taxas por veículo (Art.º 3.º § 5.º) que eram três: \$80, \$70, e \$60, foram reduzidas a uma só: \$70. Os múltiplos preceitos relativos à transmissão foram no geralmente simplificados e reduzidos a um, suprimindo-se a taxa respectiva e considerando-se a estação como de partida ou chegada.

Só no caso de diferença de largura de via, que obriga ao transbordo, se mantém essa taxa sob a forma de aumento de 6 km. à distância correspondente à estação de transmissão.

No art.º 10.º (estacionamento de vagões) introduziu-se a numeração precisa das mercadorias a que se concede à duplicação dos prazos de carga ou descarga.

A tarifa de despesas acessórias proposta tem um complemento destinado a regular o uso de pontes e cais fluviais em todas as linhas exploradas pela C. P. Modifica-se a redação, tornando claros e uniformes os preceitos. Ficam assim substituídos os respectivos complementos de 1923, tanto da C. P.

como do M. D. e S. S. Em todas as taxas de cais fluviais adicionaram-se 6 km. ao percurso.

Nenhuma observação suscita esse complemento, consequência forçosa da unificação da rede.

Tarifa especial interna n.º 1

Como é sabido, as tarifas especiais, da iniciativa das empresas, concedem reduções dos preços da tarifa geral a certas mercadorias e em determinados casos, sujeitando os transportes a condições especiais, diversas das regras genéricas por aquela estabelecidas. Tem pois capital importância, aplicando-se ao grosso do tráfego, especialmente de p. v. Como é sabido, três sistemas são seguidos no estabelecimento das tarifas:

a) — A tarifa pelo peso e volume, chamada *tarifa natural*, abstraindo do valor da mercadoria, só atende ao custo da operação do transporte, determinado pelo peso da remessa e pelo espaço que ocupa, sem ter em conta o seu valor. Visa pois ao melhor e mais económico aproveitamento do material, mas sacrifica as receitas, pela aplicação, a certas mercadorias, de taxas inferiores às que o seu valor comportaria.

b) — A tarifa pelo valor, ou *ad-valorem*, regula-se pelo valor económico do transporte e pelo da mercadoria, variando pois com estes, o que dá lugar à multiplicidade de taxas, que façam pagar a cada transporte o que o seu valor comporta. E como não é possível estipular uma taxa para cada mercadoria, distribuem-se estas por certo número de classes, tanto na tarifa geral como nas especiais, reunidas em cada classe as de valor sensivelmente igual.

c) — Faltaria nesse sistema o estímulo para o aproveitamento do material, o que levou à adopção do sistema mixto, com múltiplas classes determinadas pelas diferenças de valor da mercadoria, mas com preços decrescentes em cada classe na proporção inversa do peso da remessa, por forma que a redução da taxa incide no transporte por vagão completo ou pagando como tal.

Assim, a Belgica tem 8 classes nas suas tarifas, com 3 séries em cada classe, correspondentes ao mínimo de peso de 5, 10 ou 15 toneladas da remessa.

É o racional sistema mixto o geralmente seguido entre nós, achando-se estabelecidas na tarifa geral 6 classes, ainda subdivididas para o caso da mercadoria de pouco peso específico e variando os preços com o mínimo de expedição.

A tarifa especial n.º 1 em vigor é constituída pelas condições comuns ou relativas a cada género de transporte: mercadorias diversas, matérias perigosas e animais por piso completo. Anexas à tarifa, existem numerosas tabelas de preços aplicáveis por frações de 5 km. e conforme a natureza da mercadoria. Variam nelas o mínimo de percurso e de expedição, bem como a diferenciação dos preços com as distâncias.

Na tarifa proposta as condições mantiveram-se pela maior parte sem alteração.

As condições gerais de aplicação, 2.ª a 6.ª, foram substituídas por três.

A 1.ª, relativa aos preços de transporte, avverte que estes, tanto gerais como especiais, constam dos quadros de taxas e abrangem as despesas acessórias e multiplicadores. Na altura devida se exporá e apreciará esse sistema.

A 2.ª define a zona de ação da tarifa, que abrange toda a rede explorada pela C. P., como a tarifa geral, deixando-se depois de aplicar, em cada rede e aos respectivos percursos para a mesma remessa, tarifas diversas, cujos preços se adicionam. E como na maior parte dos casos as tarifas da C. P. se generalizam a M. D. e a S. S., são importantes as reduções concedidas a muitos transportes que interessam mais de uma rede.

A mesma tarifa se aplica, no percurso da C. P., ao tráfego combinado, quer nacional quer internacional, salvo aviso em contrário,

A terceira, relativa a reexpedições, melhora o regimen em vigor. Aplica-se a tarifa especial só a um dos transportes, sendo o outro taxado pela tarifa geral, mas de modo que o preço total seja o mais baixo.

A condição relativa ás remessas de vagão completo foi simplificada. Introduziu-se nova condição, relativo ao minimo de cobrança por expedição, que cessa, cobrando-se a quantia determinada pela tarifa, e por infima que seja, em vez de ser substituída pelo minimo, o que barateia o transporte de pequenas remessas e a curtas distancias, sobretudo quando se somam os minimos de duas rôdes, o que deixa de suceder. O bonus de 10% que era concedido ao vagão completo, é substituído pela redução dos multiplicadores 11 e 6 respectivamente a 10 e 5,5, o que é sensivelmente o mesmo. Essa redução de 10% na taxa de transporte equivaleria à dos multiplicadores a 9,9 e 5,4, que foram arredondados para 10 e 5,5. Esse décimo acrescentado constitue ligeira compensação das numerosas diminuições de taxa concedidas.

Supondo uma cobrança de 1.000\$00 em remessas de detalhe, os preços por vagão completo serão:

Multiplicador	11	6
Preço actual	894\$50	896\$90
Preço proposto . . .	903\$50	913\$50
Aumento	9\$00	16\$60
Percent. do aumento.	1,006	1,8508

E como em muitos casos a taxa foi reduzida, a redução encontra-se com esses pequenos aumentos. Mantem-se a doutrina anterior, relativa à expedição de mais um vagão e aos volumes de mais de 3.000 kg. ou de comprimento superior ao de um vagão. A esses volumes excepcionaes são aplicadas as regras já estipuladas na tarifa geral, eliminando-se escusadas especificações, o que torna mais concisa a tarifa. A clausula respectiva carece de redacção mais clara e que melhor traduza o pensamento que a ditou e que pode ser a seguinte:

«Volumes de mais de 3.000 kg. até 20.000 ou de dimensões que exijam o emprego de dois ou três vagões.

«As taxas correspondentes a esta tarifa segundo a classificação geral abrangem as majorações previstas na tarifa geral (art. 66.^º a 68.^º) para iguaes condições de peso ou dimensões.»

«N. B.» — A redacção proposta pela C. P.

No capitulo 2.^º — matérias inflamaveis — não ha alterações dignas de mensão.

No capitulo 3.^º — animais por piso completo — eliminam-se os textos e tabelas actuais, que são supridos pela indicação de que esses transportes são regidos pelas condições da tarifa geral; art. 97.^º

Os restantes retoques de redacção teem secundaria importancia. A tarifa em vigor tem anexas, em cada empreza, numerosas tabelas por fracções indivisíveis de 5 km e com preços diversos diferenciados pelo sistema belga, o que torna facil a verificação da lei da variação da taxa com a natureza da mercadoria e com o percurso. A nova tarifa não tem tabelas anexas. Nos quadros de taxas encontram-se preços firmes de estação a estação, como adeante se verá. Segundo informações da Companhia, as taxas tiveram por base as 35 tabelas existentes, procedendo-se, para as ampliar até 900 km., como para as da tarifa geral. Deixa de ser do sistema belga além de 450 km. A taxa correspondente à divisão do preço total a essa distancia por 450 é a que constitue a taxa fixa da tarifa proporcional para os percursos superiores. Em vez de minimos de percursos variaveis com a tabela, adotou-se para todas o de 10 km. Retocaram-se preços, de modo que a tarifa especial seja sempre mais barata do que a gera!. Para as tabelas 6.^a a 35.^a introduziu-se certa diferenciação, reduzindo-se, para isso, a distancia de aplicação 5 a 70 km, conforme os casos. Os

graficos dos preços assim estabelecidos oferecem regularidade satisfatoria. Além das 35 tabelas de aplicação de preços foram adotadas algumas dos C. F. E. (15 e 16) mais baratas, como a de carvões nacionais e minérios pobres, que sofrem assim grande redução nos percursos da C. P.

Nos casos em que havia preços excepcionais para certas zonas manteve-se a unidade de taxa, mas reduziu-se a distancia, de modo que se obtivesse o preço desejado.

Ampliaram-se algumas zonas de preços especiaes, como a da linha de Oeste, Lisboa-Torres, que se estendeu a é ás Caldas, e a da Beira Baixa nas relações com Lisboa, que em vez de Tortozendo à Guarda se amplia, ficando de Castelo Branco à Guarda.

Reuniram-se no mesmo numero de taxa as que estão em igualdade de circunstancias de tarifa e percurso, tendo em conta a concorrencia da estrada, da via fluvial ou maritima a existencia de zonas de preços excepcionais, os casos de transito através do paiz.

Assim se conseguiu reduzir muito o numero de taxas.

Criaram-se preços excepcionais para relações entre portos maritimos, atingindo-se a redução de 44,5%, como no caso de Viana do Castelo a Vila Real.

Além destes preços de aplicação geral continuam portanto existindo muitos outros de aplicação especial, correspondentes a determinadas zonas e relações, para ter em conta a concorrencia de outros transportes, o que levou ao estabelecimento de preços firmes de estação a estação.

Esses preços, em vez de resultarem de aplicação de formulas geraes, são fixados em harmonia com as condições commerciaes do caso e permitem reduções importantes sem as tornar extensivas a transportes que delas não careçam.

Assim se consegue favorecer o incremento de trafego sem sacrificar receitas já adquiridas.

A este proposito escreve o autorizado tratadista Colson, no seu notavel livro *Transports et tarifs*: «A par das regras geraes, que constituem, por assim dizer, o direito comum dos transportes, é preciso estabelecer tarifas mais flexiveis, que possam corresponder ás exigencias comerciaes onde essa necessidade se evidencia, para tráfego susceptivel de certo desenvolvimento. Quando circunstancias especiaes obrigam a aplicar a determinada mercadoria, entre duas estações dadas, preço diferente do que resulta do barême geral da rede, estabelece-se preço excepcional, chamado preço firme.»

A chave da tarificação é a *Classificação Geral*, tendo por anexos o *Indice remissivo* e os *Quatros de taxas*.

Importa pois dar ideia do sistema adotado.

Classificação geral

A Comissão de tarifas tinha já procedido à revisão da Classificação geral, melhorando-a quanto possível e baseando-a no estudo feito pela C. P., que foi retocado pela colaboração de representantes de todas as empresas.

Aproveitou agora a C. P. esse trabalho, completando-o de modo que seja tão adequada quanto possível a designação das mercadorias.

Em vez das antigas indicações da classe da mercadoria na coluna da tarifa geral e da tabela ou tabelas aplicaveis da tarifa especial n.^º 1, deu-se nova forma à Classificação, subordinada ao sistema de taxar.

Com o antigo sistema, depois de consultada a Classificação, ia-se procurar a taxa do transporte por tonelada ás tabelas respectivas, onde se entrava com a distancia; calculavam-se em seguida as despesas acessórias, e aplicavam-se os multiplicadores, obtendo-se por fim o custo total do transporte.

Essa serie de operações demandava tempo e dava lugar a numerosos erros, principalmente na interpretação das tarifas conforme casos especiais em que à mesma merca-

doria se podiam aplicar diversas taxas. Se a remessa abrangia mais de uma rête, fazia-se para cada uma a série de operações com taxas diferentes no caso da tarifa especial.

Com tal sistema difícil era aos interessados calcular de antemão os preços totais do transporte.

Esses inconvenientes desaparecem com o novo sistema, de extraordinária simplicidade e rapidez na aplicação, que não comporta erros de taxa.

A Classificação, tem, alem da designação alfabetica das mercadorias, que ebrange perto de 3.500 rubricas, diversas colunas.

As primeiras duas são destinadas ao numero de referência da taxa, sendo uma para a tarifa geral e outra para a especial.

Esses numeros vão de 1 a 40 na primeira e de 41 a 103 na segunda.

Seguem duas colunas de minimos de peso ou pagando como tal, uma para detalhe por tarifa especial e outra para vagão completo por tarifa geral ou especial.

A 5.^a coluna contem, para algumas mercadorias, o numero de ordem de 13 notas anexas, que devem ser consultadas e se encontram no fim da Classificação, esclarecendo certos casos especiais.

As duas ultimas colunas conteem a indicação dos capítulos, uma da tarifa geral, outra da especial.

Obtido da Classificação o numero da taxa e o minimo do peso, recorre-se ao *Indice remissivo dos numeros dos quadros de taxas*.

A cada estação expedidora corresponde uma folha de duas páginas, em que figuram por ordem alfabetica todas as estações de todas as rês exploradas pela C. P.; adeante do nome da estação consignatária figuram em colunas distintas dois numeros, um relativo à tarifa geral e ontro à especial.

Os referentes à tarifa geral, alem de remeterem ao quadro das taxas, representam tambem a distancia total entre as duas estações. Os da tarifa especial diferem daqueles mais ou menos conforme as circunstancias; representam distancias convencionais de aplicação, servindo apenas para se encontrar o preço.

Esse numero é o do quadro de taxas que se vai consultar, havendo series distintas: uma para a tarifa geral e outra para a especial n.^o 1.

Qualquer dêles teem três colunas e abre com o numero respectivo dado pelo *Indice remissivo*.

Na primeira coluna figuram os numeros de taxa dados pela Classificação. Na 2.^a coluna encontra-se o preço total do transporte da tonelada por detalhe e na 3.^a a mesma indicação para vagão completo.

Esses preços da tarifa corrida compreendem, tanto o transporte, como as despesas acessórias e a aplicação dos respectivos multiplicadores. Basta multiplica-los pelo peso da remessa para ter o porte. Abrangem igualmente o adicional de 5 % para a Caixa de Aposentações dos Caminhos de Ferro do Estado.

Exemplifiquemos para mostrar a simplicidade de aplicação do sistema, servindo-nos da fôlha specimen impressa, que temos presente.

1.^o — *Tarifa Geral*. — Uma remessa de 300 kg. de café em bruto de Lisboa-Cais dos Soldados-Entrepósito para Almourol (ap), que tem o n.^o 5 de taxa na Classificação.

O indice remissivo dá o numero 125.

O quadro das taxas, tarifa geral, dá, para esse numero 125, em correspondencia ao n.^o 5, o preço de 92\$60 por tonelada. A remessa paga pois 28\$78 (92\$60 × 0,30).

2.^o — *Tarifa Especial*. — Da mesma estação expedidora para Paialvo. — Remessa de 10.000 kg. de milho em grão — A Classificação dá o numero 86. No indice remissivo encontra-se o n.^o 122 do Quadro.

O quadro de tarifa especial 121-125 dá, para vagão completo e para o n.^o 86 da Classificação, o preço de 21\$00 por tonelada. O porte da remessa é pois 210\$00.

Aos portes assim obtidos ha que acrescentar apenas a taxa fixa de guia e registo por cada remessa.

* * *

Descrita a forma que revestem as tarifas e indicado o mecanismo da sua aplicação, importa apreciar a sua influencia nas receitas, quer na rête da C. P., quer principalmente nas S. S. e M. D. cujas taxas sofrem sensiveis reduções em muitos casos.

Por três processos diferentes se procurou determiná-la, conforme relata o Sr. Monteiro de Barros.

1.^o — Aplicaram-se as novas tarifas e todas as expedições de p. v. das três rês em 4 dias: 15 de Outubro de 1929 e 29 de Janeiro, 4 de Junho e 15 de Outubro de 1930

As diminuições de receita encontradas foram as seguintes:

S. S.....	13,68 %
M. D.....	13,25 %
C. P.....	1,15 %
Média geral...	6,01 %

2.^o — Estraiu-se das estatísticas de 1928 e 1929 o percurso médio de p. v.; que foi de 54 kms. no M. D. e 118 no S. S. e a tonelagem total p. v., que foi respectivamente 789.845 T e 974.721. Determinou-se a tonelagem das mercadorias que mais avultam nesses transportes e que somam 606.755 T e 768.567. Atribuindo-lhes o percurso médio e aplicando-lhes as tarifas actuais e propostas, encontraram-se as percentagens de diminuição:

M. D.....	9,20 %
S. S.....	9,82 %

3.^o — Fixaram-se com suficiente aproximação as distâncias médias reais de transporte das mercadorias que constituem o grosso da tonelagem. Com essas distâncias calcularam-se as receitas pelas tarifas actuais e propostas, obtendo-se as seguintes percentagens de diminuição:

M. D.....	8,29 %
S. S.....	11,06 %

Pode-se pois computar em 10 % a redução de receitas da mercadorias grossa, que representa 77 % da tonelagem total e portanto em 13 % a redução média para êste.

A aplicação dessa percentagem ás receitas, totais p. v. de 1929 e 1930:

M. D.....	19.290	19.209
S. S.....	55.283	54.815
Total...	54.573	54.022

representa a diminuição de 7.150 contos.

O delegado da C. P. na referida Comissão, baseando-se nas averiguações efectuadas, calculou essa diminuição em

S. S.....	5.200 contos
M. D.....	2.900 "
C. P.....	900 "
Total	9.000 "

Os resultados são bastante variaveis com os dias em que se fizeram as verificações, como o mostram as seguintes percentagens relativas aos dias 4 de Junho de 1930 e 15 de outubro de 1929:

	4-6-930	15-10-29
S. S., tráfego interno	7,55 %	14,29
» com C. P....	26,69	20,90
» » M. D...	20,53	15,59
M. D., tráfego interno	9,82	12,43
» com C. P....	17,82	19,49
» » S. S....	30,02	38,86
C. P. tráfego interno...	0,82	1,03
» com S. S....	5,52	2,76
» M. D ...	4,18	2,40

Só a verificação em maior numero de dias poderia dar indicações seguras.

Pode-se todavia concluir que o resultado final da remodelação das tarifas será uma quebra de receitas não inferior a 9.000 ou 10.000 contos, que poderá ser compensada em periodo mais ou menos curto pelas facilidades oferecidas ao tráfego, que se desenvolverá.

As dificuldades actuais, que se teem agravado notavelmente nos meses decorridos de 1931, reclamam providências transitórias compensadoras da quebra certa de receitas a que a reforma dará lugar e outra não ocorre que não seja um adicional cobrado enquanto fôr indispensável.

Solicitou-o a Administração da C. P. e acerca dêle se pronunciou favoravelmente o delegado do Governo no seu parecer de 7 de Fevereiro ultimo.

Outros membros da Comissão ponderaram a repercussão que terá qualquer elevação de tarifas no custo da vida.

No respectivo relatório figuram as aumentos de preço de certos géneros ocasionados pelo adicional e que para percursos superiores a 100 quilómetros vão ao máximo de 4 a 9 milavos por quilograma, isto dentro da rede própria da C. P., pois nos transportes que abrangem duas redes ha diminuição por vezes considerável.

Só por condonável abuso dos intermediários podem essas modificações do frete agravar sensivelmente os preços dos generos. E se em média as nossas tarifas estão ainda áquem das taxas correspondentes à actualização da moeda, quando as despezas de exploração fôram consideravelmente agravadas, não é justo recusar á industria dos transportes ferroviários as condições de vida a que tem jus e que por toda a parte se procura assegurar-lhes.

Assim o entendeu o Governo publicando o D. n.º 19.718.

Não se deve esquecer que as tarifas portuguesas não acompanharam a desvalorização da moeda, nem o agravamento do custo dos materiais e salários, pois apenas se elevaram em média a 17 vezes o que eram em 1913.

Ha que ponderar ainda que a tão reclamada unificação de tarifas tem por força consequência a elevação de certas taxas por efeito da nova lei de variação, aliás a redução de receitas atingiria proporções desastrosas.

É certo que a crise económica actual torna difficilmente comportaveis aumentos de taxas, que podem sêr contraproductivas pelo desvio do tráfego para a viação ordinária, que suscitam.

Por isso o adicional de 10 % concedido pelo D. n.º 19.718 deu lugar a reclamações, tanto mais que precedeu a reforma das tarifas em vista da grande quebra de receitas acentuada no ano corrente.

Essa providência só poderia sêr evitada, chamando a si o Tesouro o encargo de auxílios á industria ferroviária.

Em França, por exemplo, o fundo comum, destinado a ocorrer ás deficiências das rôdes associadas, depois de pagas as despesas de exploração e os encargos financeiros das obrigações e dividendos assegurados ás acções, é alimentado pelo excesso de receita. Quando haja deficit, as tarifas devem sêr aumentadas, de modo que, em principio, os transportes ocorrem aos próprios encargos.

Em certos casos os aumentos de tarifa de passageiros dão lugar á redução do elevado imposto que recae sobre os preços de transporte.

Noutros casos o Governo supre os deficits e autoriza a emissão de obrigações a cujos encargos ocorre.

Noutros países tem-se procedido analogamente, aumentando as tarifas e concedendo o Estado os auxílios necessários.

Ao Governo cabe portanto entre nós definir a politica ferroviária que julgue mais conveniente para conciliar a difícil situação da agricultura, comércio e industria com as exigências legítimas da nossa rede de caminhos de ferro, factor essencial da vida económica do país, cuja ruina é forçoso conjurar.

* * *

Não pôde êste Conselho deixar de se referir ao modo porque serão repartidas as receitas do tráfego entre a rede própria e a arrendada da C. P. no regimen de unidade das tarifas. A divisão das dos transportes comuns a duas ou mais rôdes tem que sêr feita proporcionalmente á extensão das linhas, o que dá resultados encontrados, sem compensação integral, pois os participes diferem conforme as linhas do M. D. e S. S. são a origem ou o destino dos transportes. E como é nestas que se fazem maiores reduções pela aplicação da tarifa unica diferencial, serão as suas receitas as mais afectadas pela reforma, conforme já se ponderou.

Por isso mesmo o adicional é especialmente destinado ás referidas linhas. Além disso o Governo aceitou em principio o encargo da redução das tarifas nas linhas arrendadas, resultante da unificação.

Desde pois que se julgue de interesse publico primacial a unificação das tarifas, é preciso aceitar resolutamente as respectivas consequências, repartindo os encargos entre os que utilizam as linhas e o Estado, não podendo comparar-lhas a Companhia em vista da sua situação financeira. Quanto ao adicional de 5 % para a Caixa de Aposentações dos amigos de Ferro do Estado a sua importancia global será determinada pela aplicação dessa percentagem ao participo da receita bruta dos Caminhos de Ferro do Estado determinado pela forma atraç indicada.

* * *

Objecta-se á remodelação da tarifa especial n.º 1 a fórmula, que reveste, de preços fixados de estação a estação, sem indicação das formulas para a dedução das mesmas, que permitissem apreender facilmente a lei da sua variação. São pois mais barême ou quadros para uso interno que tarifa propriamente dita.

A C. P. tem organizadas as tabelas-bases, de que se deduziram os preços e representadas por gráficos acusadores da lei de variação dos preços comparativamente com a das actuais.

Pesados todos os prós e contras, parece digno de adopção um sistema que unifica a tarifa e facilita consideravelmente ao publico e aos agentes ferroviários a determinação dos portes, podendo ser retocado relativamente a uma ou outra mercadoria sem implicar alteração de conjunto.

* * *

Em resumo e conclusão entende este Conselho :

1.º — que a remodelação de tarifas proposta pela C. P. merece aprovação, devendo ser revista no prazo de dois anos conforme os resultados da experiência.

2.º — que o adicional de 10 % é complemento necessário do sistema para compensar em parte as reduções de taxa originadas pela unificação das tarifas em toda a rede explorada pela C. P., a não ser que o Governo, tendo em conta as dificuldades actuais da vida económica do País resolva dar outra forma aos auxílios de que carece a nossa rede ferroviária.

V. Ex.a, porém, resolverá como julgar mais conveniente.

Sala das Sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, de Junho de 1931.

O Caminho de Ferro em Portugal

(Apontamento cronologico relativo ao periodo de 1845 a 1930)

Pelo Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

O tunel respectivo (entre as Aguas-Livres e a estação central do Terreiro do Duque), obra de vulto em cujo estudo geológico se consagrou o nome de Choffat, foi transposto pela primeira vez em 8 de abril de 1889; terminava-se entretanto a estação central, obra igualmente notável para o meio e para a época.

São hoje discutíveis a localização e características desta obra conjunta, chave dos serviços urbanos de Lisboa; mas vêr com nitidez além do seu tempo é tarefa que excede a previsão humana e a verdade é que, seja como fôr, tais obras representaram então um serviço prestado ao progresso nacional, tanto mais que, significando um importante esforço monetário, não correspondiam na ocasião a exigências de tráfego ou interesse imediato da Companhia.

Realisou-se a inauguração das duas obras em 15 de maio de 1891 e a abertura efectiva á exploração em 11 de junho seguinte.

O pequeno trôco, de indole urbana, ligando a linha de Oeste ao ramal de Cascais (Alcantara-Terra a Alcantara-Mar), cuja construção fôra igualmente auctorizada pelo alvará de 9 de abril de 1887, abriu á exploração em 10 de agosto de 1891.

h) Linha da Beira Baixa

(211,200 kms. de v/l)

E' coéva dos primeiros passos do caminho de ferro entre nós (1845) a ideia de uma linha que, atravessando o Tejo na Barquinha, atingisse a fronteira de modo a seguir a Madrid, por Talavera e Casarubia.

A ideia reaparece na lei de 26 de fevereiro de 1876 e na proposta de 7 de fevereiro de 1879, tomando finalmente corpo na proposta de 9 de janeiro de 1883, que, após larga discussão, veio a ser transformada na lei de 26 de abril seguinte, logo completada (em 2 de agosto) pela abertura do concurso para a construção.

Tendo os concorrentes protestado, aliás justamente, contra uma das condições reguladoras do resgate, foram estas modificadas e aberta nova praça á qual concorreu a Companhia Real; o contrato provisório, lavrado em 15 de novembro de 1883, foi aprovado pela lei de 26 de maio de 1884, a qual, todavia, consignava que a concessão não se tornaria definitiva, sem que a Companhia reformasse os

seus estatutos no sentido de passar a ser de nacionalidade portuguêsa a maioria dos seus administradores.

Não sem alguma relutância, a Companhia sujeitou-se á condição imposta (estatutos de 25 de junho de 1885) e o contracto definitivo para a construção e exploração, no qual se consignava a garantia de juro de 5,5 %, foi então assignado, em 29 de julho de 1885. A construção iniciou-se no fim do mesmo ano e a abertura á exploração realizou-se de Abrantes á Covilhã em 6 de setembro de 1891 e da Covilhã á Guarda em 11 de maio de 1893.

i) Transversal de Vendas Novas

(69,400 kms. de v/l)

A ideia da ligação das linhas de Leste com as do Sul vem, como já vimos, de 1864.

Muito posteriormente, entre 1883 e 1886, petições diversas se produziram para que a ligação se efectivasse ou por Extremoz, Souzel e Portalegre ou por Vendas Novas, Coruche e Santarem.

Esta ultima ligação (aliás estudada para via ferrea sobre leito proprio em 1886/7) foi primeiro tentada por meio de via ferrea americana sobre estrada e mixta sobre estrada e leito próprio (alvarás de 22 de setembro de 1887 e 13 de dezembro de 1888), tentativa esta que não chegou a ter realização.

A concessão da linha foi dada por alvará de 22 de setembro de 1887 e em dezembro de 1888 o concessionario organizou a «Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais», cujos estatutos tiveram aprovação em 30 de novembro de 1894 e que, por cessão dos direitos do concessionario, se propunha á construção e exploração da linha, cujo projecto teve variantes diversas, sucessivamente aprovadas desde 1888 a 1890.

Em 1889 e 1892 realisou a concessionaria gestões e tentativas de acordo para que a Companhia Real tomasse o encargo da construção e exploração da sua linha, gestões que só tiveram efeito pela auctorização governamental de 11 de maio de 1900, sendo o contracto entre as duas companhias assinado em 3 de maio de 1902.

Realisada a construção de Vendas-Novas ao Setil, foi a linha inaugurada em 14 de janeiro de 1904.

Em 10 de maio de 1928 foi aprovada a minuta

de contrato entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, elaborada em virtude do alvará de 13 de dezembro de 1888 e pelo qual aquela cedia a esta os seus direitos de concessão da linha do Setil a Vendas-Novas; em 21 de junho seguinte foi auctorizada á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a emissão de obrigações indispensável ao cumprimento do contrato anterior.

Finalmente em 27 de junho de 1928 foi lavrado entre as referidas companhias (e em 30 do mesmo mez confirmada pelo Governo) uma escritura pela qual a Companhia dos Meridionais transferia á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a concessão completa da linha do Setil a Vendas-Novas, incorporada hoje, portanto, nas linhas daquela empreza. A linha descrita completa-se com o trôço, a construir, Alcacer-Vendas-Novas.

LINHAS ARRENDADAS

Linhas de via larga do Sul e Sueste e Minho e Douro
(1.281,817 Kms. de v/l)

Pelo decreto n.º 12.684 de 16 de novembro de 1926, foi o Governo auctorizado a abrir concurso entre companhias nacionais para concessão da exploração das linhas ferreas do Estado (Sul e Sueste e Minho e Douro) conforme as bases anexas ao mesmo decreto.

Para efectivar este objectivo foram o anuncio e programa do concurso, datados de 17 de novembro de 1926, aprovados por portaria de 18 de novembro do mesmo ano e tornados publicos no dia 22 seguinte.

Nomeada, por portaria de 4 de janeiro de 1927, a comissão de recepção das propostas, realizou-se o concurso em 7 do mesmo mez, verificando-se terem sido apresentadas dez propostas relativas ao arrendamento das duas rôdes ou sómente ao do Minho e Douro, pelas emprezas a seguir mencionadas:

Sociedade Geral de Comercio, Industria e Transportes.

Companhia União Fabril.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Banco Burnay.

Companhia Industrial Resineira.

Companhia Geral de Construções.

Ouvido, sobre o concurso e as reclamações produzidas por alguns concorrentes, o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e o da Procuradoria Geral da Republica (o primeiro dos quais preferia a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses) e tendo o Ministro do Comercio elaborado sobre o assunto um relatorio fundamentado, foi, conforme despacho do Conselho de Ministros de 22 de janeiro de 1927, resolvido

adjudicar a exploração das rôdes do Estado á dita Companhia, desde que a mesma aceitasse determinadas alterações ás bases incluidas no programa do concurso.

Esta decisão ministerial foi expressa no decreto n.º 13.260 de 9 de março de 1927, o qual auctorisou o Governo a contractar o arrendamento com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses segundo as novas bases, resultantes da alteração das primitivas.

Assignado o contrato, nestas condições, entre o Estado e a companhia em questão, em 11 de março de 1927, tomou a empreza arrendataria posse das linhas e iniciou a exploração por sua conta em 11 de maio seguinte.

Estabelecendo o art.º 37.º do contrato que a arrendataria só com auctorização do Governo poderia trespassar a outrem os direitos e obrigações do mesmo contrato derivados, o decreto n.º 14.612 de 19 de novembro de 1927 concedeu a auctorização necessaria para o trespasso a outras emprezas do arrendamento, na parte relativa ás linhas de via reduzida do Minho e Douro.

Por contractos lavrados, em 27 de janeiro de 1928, entre o Estado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e as novas sub-arrendatarias (Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e Companhia Nacional de Caminhos de Ferro), tomaram estas o sub-arrendamento das linhas do Tamega, do Corgo e do Sabôr, ficando o arrendamento contractado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses limitado ás linhas de via larga.

Estas linhas, a sua evolução e características foram anteriormente descritas, pelo que nos dispensamos de lhes fazer aqui maior referencia.

LINHAS SOB CONTRACTO

a) **Linha de Arganil**
(35,013 Kms. de v/l)

A concessão da linha de Coimbra a Arganil foi feita á «Companhia do Caminho de Ferro do Mondego», pelos alvarás regios de 10 de setembro de 1887 e 8 de novembro de 1888. O primeiro fixava a via de 1 metro, naturalmente indicada para a região, e o segundo estabelecia a de 1,67.

Em 12 de novembro de 1888 constituia-se definitivamente a companhia indicada e o projecto definitivo da linha recebia aprovação pela portaria de 11 de janeiro de 1889.

Porém, dificuldades financeiras e dissidencias com o empreiteiro determinaram a interrupção dos trabalhos quando se encontravam já bastante adiantados e, falhadas as diligencias para a concordata com os credores e a obtenção de novos capitais, a Companhia requereu suspensão de pagamentos, que lhe foi deferida por sentença do Tribunal do Comercio de Lisboa, datada de 24 de outubro de 1895.

O mesmo tribunal sentenciou, em 18 de feve-

reiro de 1897, a falencia da Companhia, passando a gerencia da massa falida a ser exercida pelo Conselho Fiscal.

Posteriormente conseguiu a Companhia um acordo com o empreiteiro e com os credores privilegiados e (mediante a concessão da garantia de juro de 5 % para emissão de obrigações, conforme a lei de 1 de julho de 1903) entaboliu negociações com a Companhia Real para a conclusão da linha e sua exploração, tendo o contrato respectivo sido assignado em 22 de novembro de 1904.

A abertura á exploração (efectuada já pela Companhia Real) fez-se em 16 de dezembro de 1906.

Pelo decreto 8.910 de 8 de junho de 1923 foi concedida a garantia de juro de 7 % para a construção do 1.º lanço (Louzã-Varzea de Gois).

A construção começou, desde Louzã, em agosto de 1924, tendo o decreto 14.775 de 19 de novembro de 1927 concedido á empreza a linha de Arganil a Santa-Comba-Dão e a redução para 1,º0 da sua via. A abertura á exploração do troço Louzã-Serpins, em via larga, realizou-se em 10 de agosto de 1930.

b) Ramal de Aljustrel

(8,200 kms. de v/l)

Por alvará de 28 de novembro de 1925 foi dada á «Société Belge des Mines d'Aljustrel» a concessão de um caminho de ferro mineiro de via larga (nas condições gerais do decreto 9.044) ligando o seu jazigo de Algares com a estação de Aljustrel-Castro-Verde, na linha do Sul, sob a condição de que a concessionaria faria no ramal, alem dos seus transportes de minério, a exploração de passageiros e mercadorias.

Sob o ponto de vista mineiro, esta linha viria substituir a de via reduzida que, ligando os jazigos de Algares e S. João do Deserto com a estação da Figueirinha, conduzia o minério ao trasbordo para o material do Sul e Sueste.

Por portaria de 9 de julho de 1928 foi autorizada a abertura provisoria da linha em questão, tornando-se definitiva a exploração logo que fossem realizados os trabalhos indicados pela comissão de vistoria.

Por despacho de 22 de dezembro de 1928 foi aprovado com alterações o contrato de 25 de outubro do mesmo ano celebrado entre a «Société» e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a exploração, por esta, do ramal em questão, durante todo o tempo em que a referida Companhia explore por arrendamento, as linhas do Sul e Sueste.

Removidos os obstaculos anteriores com a realisação dos trabalho impostos pela comissão de vistoria e pela celebração do contrato de exploração, foi o ramal inaugurado definitivamente em 2 de junho de 1929.

A designação «Ramal de Aljustrel» estende-se ainda ao percurso, a construir, desde a estação de «Aljustrel-Vila» até á transversal de Sines.

c) Ramal de Tomar

(15,100 kms. de v/l)

Dado o papel decisivo que o Estado tomou no financiamento e fiscalização da construção desta linha, foi a sua descrição feita no capítulo I, relativo ás linhas do Estado.

Aqui cabe apenas referir que a sua exploração é exercida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em virtude do disposto no art.º 5.º da lei n.º 1.658 de 3 de setembro de 1924, do teor do contrato de 19 de agosto de 1925 entre a Camara e a Companhia e da confirmação expressa no art. 4.º do decreto n.º 14.865 de 3 de janeiro de 1928.

CAPITULO III

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

(252,000 kms de v/l em exploração)

LINHAS PROPRIAS

Linha da Beira Alta

(252,000 kms de v/l)

Desde longo tempo considerada como das mais importantes sob o ponto de vista nacional e internacional, a linha da Beira Alta foi, pela primeira vez, objecto d'uma proposta parlamentar em 1874.

Em 1875 foi a referida proposta modificada por intervenção das comissões parlamentares e em 1876 sancionada pela lei de 26 de janeiro a qual, como já se referiu, consignava ainda outras disposições importantes, ta's como a construção da Beira Baixa e do Algarve, a alienação do Sul e Sueste, etc.

Como tambem já vimos, a citada lei de 26 de janeiro de 1876 situava na estação de Coimbra a origem da linha da Beira Alta.

Por duas vezes, em 20 de maio e em 11 de setembro de 1876, se abriu o concurso e em ambas resultou infructifero, por se considerar lesiva do interesse publico a unica proposta apresentada.

Consequencia deste insucesso foi a proposta, apresentada pelo Governo ao Parlamento, em 8 de janeiro de 1877, para construir, por administração directa, esta linha, cuja origem aparecia agora (segundo um projecto aprovado em 25 de maio de 1876) fixada na Pampilhosa.

Do debate resultou que se tentasse uma vez mais o concurso, o que se fez em cumprimento da lei de 23 de março de 1878, daí provindo o contrato de 3 de agosto do mesmo ano, o qual, estabelecendo o subsidio quilometrico de 23.000\$00, adjudicou a concessão á «Société Financière de Paris», que organizou a companhia para a construção e exploração da Beira Alta.

Com grande intensidade, iniciou-se em outubro de 1878 a construção de Pampilhosa a Vilar-Foroso.

Começou então a ventilar-se a ideia de dotar a

linha da Beira Alta com outro «terminus» que não a Pampilhosa. Esse seria a Figueira da Foz, saída atlantica que — na larga fant sia da epoca — se taxava de indispensavel ao volumoso trafego previsto para a futura linha!

Fosse como fosse (e mesmo nos reduzidos limites que a pratica veio a confirmar), a ideia era defensavel e a Companhia da Beira Alta requereu que lhe fosse concedido o prolongamento necessario para ter como testa a Figueira da Foz.

Protestou a Companhia Real, alegando que lhe pertencia a concessão do prolongamento em referencia (que considerava um simples ramal das suas linhas), em face do disposto no seu contracto de 14 de setembro de 1859!

Abriu se, pois, o concurso entre as duas companhias.

A da Beira Alta limitou o seu pedido a um subsidio de cerca de metade do exigido pela Companhia Real (8.000\$00), vindo a declarar em 30 de agosto de 1879 que faria a construcção sem subsidio ou garantia alguma.

Mas — não obstante a Junta Consultiva ter opinado a favor da Beira Alta e das vantagens claramente oferecidas por esta empreza — a Companhia Real não abandonou a sua reclamação até que o tribunal arbitral, a que recorrera ao abrigo do seu contracto de 1859, julgou improcedente a sua reclamação, por sentença de 7 de outubro de 1880.

Nesta altura já o contracto com a Beira Alta estava definitivamente celebrado; com efeito o contracto provisorio, de 31 de outubro de 1879, fôra levado ás Cortes em 19 de janeiro de 1880, aprovado sem demora e logo promulgada, em 31 de março seguinte, a lei que adjudicava á Beira Alta, sem encargo para o Estado, a construcção e exploração do prolongamento de Pampilhosa á Figueira da Foz.

Desde logo se iniciou a construcção e, conduzida com energia igual á que caracterisara os trabalhos do trôco Pampilhosa-Vilar Formoso, poude abrir-se provisoriamente á exploração em 1 de julho e inaugurar-se solenemente em 3 de agosto de 1882, toda a linha da Beira Alta, desde a Figueira da Foz á fronteira espanhola.

CAPITULO IV

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(551,100 kms de v/r em exploração)

LINHAS PROPRIAS

a) Linha do Tua

(155,200 kms. de v/r)

O concurso publico para a construcção desta linha (Foz-Tua a Mirandela) foi mandado abrir por decreto de 29 de setembro de 1883, conforme a lei votada em 26 de abril anterior.

Estabelecia-se a garantia de juro de 5,5 %, fixadas, para o computo, as despezas de exploração entre determinados limites.

A via seria de 1^m,0 e o resgate era previsto a partir dos quinze anos.

Deserta a primeira praça, abriu-se (decreto de 22 de novembro de 1883) novo concurso, no qual se tornaram mais vantajosas para o adjudicatario as condições do resgate, pois de não ser assim resultaria o insucesso da primeira tentativa.

Aceite a unica proposta apresentada no referido concurso (14 de dezembro de 1883) pelo Conde da Foz, celebrou-se em 24 do mesmo mez o contracto provisorio, aprovado pela lei de 26 de maio de 1884 e definitivamente lavrado em 30 de junho do mesmo ano.

Em 1 de outubro de 1885 foram aprovados os estatutos da «Companhia Nacional de Caminhos de Ferro» e auctorizado o trespasso, a esta empreza, da concessão a que nos estamos referindo.

O prolongamento de Mirandela a Bragança foi concedido provisoriamente a João Lopes da Cruz em 19 de abril de 1902, tornada definitiva a concessão em 24 de maio de 1902 e auctorizado o trespasso á Companhia Nacional em 30 de junho de 1903; a concessão foi como a anterior, feita com garantia de juro.

A linha de Foz-Tua a Mirandela abriu á exploração em 29 de setembro de 1887 e o complemento, de Mirandela a Bragança, inaugurou-se, por trôcos sucessivos, até Romeu em 2 de agosto, até Macedo em 15 de outubro e até Sendas em 18 de dezembro de 1905; até Rossas em 14 de agosto e, finalmente, até Bragança em 31 de dezembro de 1906.

b) Linha de Santa-Comba a Foz-Tua

(49,300 kms. de v/r)

Na já citada lei de 26 de janeiro de 1876, que auctorisava a construcção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve, previa-se a construcção de um ramal de via reduzida que, partindo d'uma das estações da Beira Alta, servisse Vizeu e a sua região; todavia a construcção do referido ramal não era posta a concurso.

Na proposta de lei de 9 de janeiro de 1883 (tambem já citada) propunha-se de novo, entre a de outras linhas, a construcção do ramal de Vizeu em via de 1^m,0.

A proposta foi sancionada pela lei de 26 de abril de 1883 e o concurso para a construcção aberto em 30 de agosto seguinte, com a garantia de juro de 5,5 %, para despezas de exploração fixadas entre limites maximo e minimo, como para a linha de Mirandela.

Como no caso desta linha, tambem aqui as condições do resgate, no fim de quinze anos, eram pouco atraentes para o capital e d'ahi que o concurso tivesse ficado, analogamente, deserto.

(Continua)



MOLAS



A confecção de molas é um campo de fabricação no qual as fabricas **KRUPP** têm colhido desde ha oito dezenas de anos as mais ricas experiencias. Inúmeras são as molas que elas têm fornecido para todas as partes do mundo.

Um factor primordial para o rendimento das molas é o material empregado, seu tratamento e acabamento.

As molas **KRUPP** são fabricadas de aços especialmente adequados ao fim a que se destinam. Além da capacidade máxima de carga, tem-se também em vista a espécie do emprêgo, resistência contra corrosão, ferrugem e calor. Um instituto especial, com laboratórios e as devidas instalações, vigia rigorosamente a fabricação das molas.

Nas oficinas **KRUPP** são fabricadas não só molas de tracção e compressão, mas também todas as outras espécies de molas para quaisquer fins em dimensões e características desejadas.

Agencia KRUPP
CUDELL & WELTZIEN, LIMITADA
LISBOA — AVENIDA DA LIBERDADE, 3, lº



E tação vista do lado da cidade com locaes para passageiros

ESTAÇÕES MODERNAS DA C. P.

Por CARLOS D'ORNEILLAS

A Estação de Aveiro

A antiga vila e hoje cidade de Aveiro que actualmente possue um aspecto completamente moderno e ninguem dirá que é talvez a primeira cidade do continente portuguez quē, com 38 seculos é a que menos vestigios conserva da sua antiguidade.

A 45 kilometros do Porto e 245 de Lisboa, Aveiro que é da primitiva origem só se sabe que foi dos romanos chamada Talabriga, e esteve desde muito despovoada.

As duas partes da cidade cortadas pelo esteiro dos Frades chamam-se Ilha do Poço e Ilha de Sama e ao sul do quadro da Alfandega existe uma pequena lagôa conhecida pela lagôa do Paraizo.

De 1438 a 1448 o Infante D. Pedro, regente do reino na menoridade de D. Afonso V, fez reedificar. No século XVI foi um importante centro marítimo, tendo mais de 150 navios, dos quaes 60 que se ocupavam na pesca do bacalhau nos bancos de Terra Nova e outra parte se ocupava no transporte de sal.

Em 1575 um rigoroso inverno, acabou por obstruir a barra de Aveiro, que as areias lentamente foram atulhando, apesar do grande impulso que lhe deu D. Pedro, regente do reino, sendo mais tarde desentulhada a barra mandando o mesmo D. Pedro construir uma parede com alguns metros de espessura, feita com pedra arrancada ás muralhas.

Em 1760 D. José elevou-a á categoria de cidade e

de séde episcopal sendo-lhe mudado o nome para Nova Bragança, porque na cōrte ninguem mostrava simpatia pelo nome que possuia e odiavam-no mais porque o Duque de Aveiro havia sido um dos autores do atentado contra a vida do Rei D. José. Por morte deste monarca a Rainha D. Maria I determinou que a cidade voltasse a chamar-se Aveiro.

Com as contínuas guerras dos séculos VIII, IX, X e XI tornou-se inabitavel, não só por servir constantemente de campo de batalha como pelas porfiadas invasões que resultou a fuga dos seus habitantes, caindo depois em ruinas.

Nesta cidade nasceu José Estevam Coelho de Magalhães, que ali tem uma estatua na Praça Municipal erguida para consagrar e honrar a memoria do grande orador liberal que conseguiu desviar o traçado da grande linha ferrea que liga o norte ao sul do paiz, no intuito de sempre beneficiar a sua terra natal, mas os resultados prácticos desta medida não corresponderam aos seus desejos e em 1838 o mar abriu através das areias uma nova comunicação com a ria.

Um pouco afastada da cidade fica a estação de caminho de ferro que em 1925 foram reconhecidas como insuficientes as suas velhas instalações motivo porque o arquitecto sr. José Coelho, naquele tempo funcionario da C. P., estudou a sua ampliação.

Segundo afirma o nosso brilhante colega «Arqui-

tetura Portuguesa" todas as pessoas que tiveram observado as novas instalações, admiraram a nova construção já afirmada sólida e de bom gosto.

A cidade de Aveiro, oferece hoje um aspecto mo-

por exemplo a popular praia da Costa Nova do Prado.

A 5 kilometros, Ilhavo e ali perto a fábrica de porcelana da Vista Alegre, junto da qual ha uma capela



Estação do Caminho de Ferro de Aveiro – (Cliché do Eng. Ferrugento Gonçalves)

derno e com a sua estação de feição nacionalista, com os seus ricos e vistosos quadros de azulejos, dignos de observação é hoje uma cidade de bastante interesse.

Nos seus arredores encontram-se encantos como

do Seculo XVII onde jaz em tumulo de marmore
D. Manuel, Bispo de Miranda.

Na estação de Aveiro é o Entroncamento para a linha ferrea de via reduzida para os caminhos de ferro do Vale do Vouga.

O «rapido» de Madrid

Da C. P. recebemos a seguinte nota:

«Não é exato que esteja suprimido o *rapido* de Madrid. O que ha a este respeito é o seguinte:

A Companhia do Oeste de Espanha instou com a C. P. para que o rápido de Madrid passasse a ser um comboio de dia, em lugar de ser um comboio de noite, como até ha pouco.

A C. P. acedeu ás instancias da companhia espanhola e estabeleceu-se o novo horario do rápido de Madrid para este partir de manhã e chegar ao seu destino á noite, tanto num sentido como noutro.

Como a hora da partida de Lisboa coincidia com a da partida do rápido do Porto, resolveu-se ligar os dois rápidos até ao Entroncamento, sem nenhum inconveniente para o público.

Estando combinado com a companhia espanhola o novo horario e a data da mudança do horario, a C. P. submeteu-o á aprovação do Governo Português, e avisou o publico das alterações adoptadas com a antecipacão regulamentar.

Sucedeu porém, que a companhia espanhola, 48

horas antes da data fixada para a mudança do horário, avisou que o Governo Espanhol não o tinha ainda aprovado e que, por isso, não podia pô-lo em vigor na data anunciada.

Era tarde para a C. P. alterar a data do seu novo horario, que já estava anunciado ao publico e que abrangia muitas outras alterações.

Continua pois, a C. P. a fazer um rápido para Madrid, não á hora antiga, mas á hora a que se compremeteu, e a companhia espanhola continua tambem a fazer o rápido para Madrid, mas á hora antiga, ao contrario do que combinara.

E' evidente que deste desencontro de horas a viagem entre Lisboa e Madrid ficou temporariamente muito mal estabelecida.

Por noticias vindas de Espanha, parece que o novo horario entrará em vigor naquele país dentro de breves dias, e, sendo assim, tudo ficará regularizado. Se tal não suceder tomará a C. P. as necessárias providencias para corrigir os inconvenientes que resultam deste desencontro de horarios.»

A situação dos caminhos de ferro em Hespanha

Por VISCONDE D'ALCOBAÇA

(CONTINUAÇÃO)

Continuando na análise da situação dos caminhos de ferro em Hespanha, do correspondente em Madrid da «Kailway Gazette» e que vertermos para português no n.º 1043; passa o citado correspondente a fazer as suas apreciações, com o sub-título de

O auxílio e os adiantamentos financeiros

Entretanto e enquanto centenas de milhões de pesetas eram gastos na construção de novas linhas, o Estado restringia gradualmente os suprimentos que tinham sido entregues desde 1920 às companhias; quando o governo ofereceu estes adiantamentos em vez de lhes permitir a elevação de tarifas, na ocasião da greve desse ano e assim poder satisfazer as reclamações do pessoal. Segundo o Estatuto de 1924 esses adiantamentos deviam desaparecer com a remodelação de tarifas, sujas como ainda existia o período de transição e nada havia feito para elevar as tarifas, o Estado criou pelo Decreto de Julho de 1926, um sistema de auxílio financeiro para os três próximos anos.

Este prazo terminou e as companhias achavam-se agora sem este auxílio e sem a remodelação de tarifas. Não temos mencionado o adicional de 15 por cento autorizado em 1919, porque este deu-se antes da greve e antes do Estatuto e era, sobretudo, completamente insuficiente para o aumento ocorrido mais tarde, de 100 por cento nas despesas de combustível e de salários.

A situação actual

Na parte do Estatuto referente a despesa e empréstimo de capital, o Estado cumpriu-o integralmente e até em excesso, mas deixou de cumprir o Estatuto na parte respeitante à criação da receita correspondente. Esta circunstância faz-se sobretudo sentir nas companhias pequenas e menos prósperas. As duas grandes companhias e que gozando benefício de receita aumentada pelo capital que o Estado colocou nestas linhas e do qual não pagam juro. Portanto não precisam de auxílio financeiro.

Do outro lado, as companhias pequenas foram incapazes de aproveitar o capital que lhes foi adiantado, na mesma proporção e não poderão existir se são obrigadas a continuar a pagar os aumentos de salários e outros encargos exigidos pelo Estado, sem terem o correspondente auxílio monetário ou a elevação de tarifas. Parece um paradoxo ter o Estado dado de mãos abertas 668 milhões de pesetas para a construção de novas linhas, enquanto que negou às companhias actuais uma elevação rasoável de tarifas ou a continuação do auxílio financeiro que lhes foi prometido há alguns anos. Igualmente não se explica a oposição para a remodelação de tarifas, sobretudo quando se toma em conta que é o Estado que está a sofrer-lhe as consequências assim como as companhias.

O país tem de prover agora aos 60 milhões de juro por ano do empréstimo de «Caminho de Ferro» e nada parecerá mais justo que este encargo anual seja suportado por aqueles que utilizam os serviços ferroviários,

por meio de elevação de tarifas, que tendo sido calculada não precisa de ir além de 6 por cento, incidindo sobre todas as cobranças de tráfego. E ainda assim todos os governos têm evitado esta saída. A importância deste assunto para a economia interna do País, fica demonstrada nos seguintes algarismos:

Adiantamentos reembolsáveis	463,700,000
Empréstimos para material circulante . .	229,650,000
Melhoramentos, capital do Estado . . .	937,350,000
Novos caminhos de ferro	668,200,000
Garantia de juro e subvenções	71,000,000
	2,369,900,000
Reembolsos	28,900,000
Total desembolsado pelo Estado	2,341,000,000

O futuro

A presente situação é bastante singular. O directório com o seu poder indiscutível e liberdade de ceticismo, promulgou, na forma de um Real «Decreto-Lei», um Estatuto novo de orientação à vida económica dos caminhos de ferro e às relações das companhias com o Estado e com o público. Com a queda do directório existe a questão da legalidade das «leis» que então foram promulgadas. Daí o Estatuto, ligeiramente retocado pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, era para ser apresentado pelo último governo ao parlamento. Supondo agora, que as Cortes passem o projecto de lei, o que é que acontecerá? Pode-se fazer esta pregunta, porque este acontecimento nada alterará à situação pelo simples facto de as cortes reaprovar um Estatuto existente. Procederá o novo governo à elevação de tarifas e assim reaver o juro do capital de 900 milhões que emprestou? E o que é que se fará para as pequenas companhias em situação afilativa, que não podem elevar as suas tarifas porque em virtude do reduzido tráfego estão mais sujeitas à concorrência automóvel?

Somos forçados a concluir que únicamente pelo recurso ao agrupamento é que se poderá solucionar a situação actual de tas linhas.

Mas ainda assim há a dificuldade das duas companhias mais poderosas que possuem metade da quilometragem total se recusarem a tomar livremente sobre si o encargo de tantos caminhos de ferro semi-abandonados. Nem o Estado está presentemente na situação de subscrever com mais dinheiro para resgatar estas concessões pequenas e numerosas. O único caminho para sair deste embaraço parece ser o governo obrigar as grandes companhias a fundirem-se, dentro dum prazo razoável, com todas as pequenas linhas de utilidade pública, a troço de alguma concessão, na elevação de tarifas, de liberdade em pagar maiores dividendos e de autorização para emitir novo capital, com períodos de resgate posteriores à terminação das concessões. As companhias mais prósperas entrariam então em combinação com os pequenos caminhos de ferro para a permuta dos seus títulos numa importância combinada de papel novo,

muito semelhante ao caso da Lei Inglesa de Caminhos de Ferro de 1921.

Qualquer cousa semelhante já se fez em Hespanha, com a companhia do Oeste Nacional, na qual se fundiram a linha de Caceres e outras linhas mais pequenas. Este é um aspecto do problema, todavia, em que o aspecto puramente caminho de ferro e toldado por considerações financeiras e o qual é assunto para ser devidamente ponderado pelos interesses da banca e da finanças em ligação com as grandes companhias.

A solução de um problema complexo como o problema dos caminhos de ferro, sobretudo quando a depressão económica mundial vai tendo os seus reflexos desgraçadamente nas receitas de todas as linhas, não é fácil. E todavia, alguma solução tem de ser procurada, seja por causa do juro do dinheiro do Estado ou devida à crítica situação financeira de muitas das companhias pequenas.



HA QUARENTA ANOS

(Continuação da página 254)

Tendo sido a receita, como dissemos, numeros redondos. e a despesa	5:383 contos 1:398 »
o producto liquido foi	1:85 »
dos quaes, deduzido 1:622 contos de encargos de obrigações, 45 de impostos e 2:790 de amortização de acções, fica liquido.	517 »
com 2 contos do anno anterior	519 »
dos quaes, tirando 3 para reserva, 24,8 contos para as caixas de socorros e reformas dos empregados e 187 contos para dividendo já distribuído, ficou um saldo liquido de 105:864:529 réis que o conselho entendeu prudente passar á conta do exercício do anno corrente.	

A este respeito propôz o sr. Feliciano d'Abreu, na Assembléa, que se déssse d'este saldo um dividendo complementar que poderia ser de uns 7,0 francos, ao que o sr. Wan Zeller respondeu que, em virtude dos grandes trabalhos em que a companhia anda empenhada para o acabamento das suas linhas e edifícios, dos gastos extraordinários prováveis n'este anno, e do possível *deficit* da exploração das novas linhas, o conselho entendia dever propor a passagem d'aquella verba á conta do anno corrente.

Retirada a proposta do sr. Abreu foi votada a 1.ª resolução proposta pelo conselho, no theor seguinte:

«1.ª a) A assembléa geral aprova o relatorio do conselho de administração, e as contas fechadas em 31 de dezembro de 1890, que o acompanham.

b) A assembléa aprova que a reserva estatuaria seja elevada a importância de 42:864:007 réis.

c) A assembléa aprova os donativos á caixa de socorros e á de reformas e pensões em conformidade com as deliberações das anteriores assembléas, na importância total de 24:854:410 réis.

d) A assembléa fixa o dividendo do exercício de 1890, em 2:700 réis por acção, já pago, livre de imposto.

e) A assembléa decide que saldo dos lucros do anno de 1890, na importância de 105:864:529 réis, passe á conta do exercício de 1891.»

Sobre a 2.ª propôz o sr. marquez da Foz um additamento, dando ao conselho auctorização para fazer qualquer transacção sobre liquidação das responsabilidades da companhia e melhoramento do seu credito; aprovada esta proposta, a 2.ª resolução ficou assim redigida:

«2.ª A assembléa renova, para o que for preciso, a auctorização dada ao conselho de administração pela precedente assembléa geral ordinaria, para que possa, ouvido o conselho fiscal, fazer uso nos termos das leis dos poderes consignados nos art. 19.º, 40.º e 45.º dos estatutos e para tratar quaesquer transacções com o Estado ou com qualquer outras entidades sobre a liquidação das responsabilidades da companhia e o melhoramento do seu credito.»

O sr. Wan Zeller apresentou a demissão collectiva de todo o conselho de administração, pelo que se procedeu á eleição d'este corpo, tendo sido previamente aprovada uma proposta do Marquez da Foz para que fossem eleitos por agora, só 7 membros do conselho, ficando auctorizado este a completar-se como é dos estatutos.

Sairam eleitos por 395 votos salvo as pequenas variantes pela isenção dos candidatos votantes, os sr. Carlos Eugenio d'Almeida, Francisco Wan Zeller, Santiago Gouveia, Marquez de Fontes, Mem Rodrigues de Vasconcellos, Antonio Centeno e Adrião de Seixas.

Para o conselho fiscal elegeu a assembléa os srs. Conde de Vallenças, viscondes de Alemquer e de Mangualde, e Antonio Pereira de Carvalho, e para a assembléa geral, presidente o sr. Biester, e vice-presidente o sr. Silveira Vianna.

Passando-se á assembléa extraordinaria foram lidos os 4 contractos com o Norte de Hespanha, sendo o primeiro para cedencia ao Norte das linhas de Madrid-Caceres, 429 kilometros; o segundo para cedencia da de Oeste, 550 kilometros, de Plasencia a Astorga; o terceiro para venda ao Norte da linha de Torralba a Soria e dos estudos projectos e concessões das de Soria Sangueza e Passages a Jaca; e o quarto para trefego combinado.

O primeiro e segundo d'estes contractos fundam-se n'uma exploração experimental que o Norte fará das linhas de Madrid, Caceres e Plasencia a Astorga (a qual só será entregue ao Norte á proporção que for estando construída e aprovada pelo governo) durante 10 annos exploracão que o Norte fará com toda a economia e sem gastos da administração que só poderão ser levados em conta á razão de 400 pesetas por kilometro, quando os productos brutos das linhas attingirem 11:500 pesetas.

O juro e amortisação das 50:000 acções e 150:000 obrigações de Caceres serão a cargo da companhia Portugueza até definitiva entrega d'aquellas linhas ao Norte. Nessa data serão estas accões convertidas em 30:000 obrigações hypothecarias com juro de 5 % (15 pesetas).

Terminado este prazo tomar-se-ha a média dos 5 annos em que o excedente das receitas sobre os encargos for mais vantajoso, e esse liquido capitalizado a 6 % representará a importancia que o Norte tem que pagar á companhia real pelas duas linhas.

Se durante os 10 annos não se der este caso, aquelle prazo ampliar-se-ha de anno em anno. O preço da cessão será pago pelo Norte em obrigações de 5 % (15 francos) de juro, com hypotheca sobre a linha de Madrid-Caceres.

A linha de Torralba a Soria tambem será tomada pelo Norte, pelo 3.º contracto, por 10:000 obrigações de 5 %, amortisaveis em 90 annos a 500 pesetas; a os estudos, planos e direitos das linhas de Castejon-Passajes e Sanguesa a Jaca por 2:500 obrigações hypothecarias sobre essas linhas.

O trefego commun entre as linhas do Norte e as de que tractam as bases supra dirigir-se-ha sempre pela mais curta distancia, segundo o 4.º contracto.

A assembléa aprovou a generalidade d'estes contractos, ficando o conselho encarregado de os ultimar, tentando contudo obter quaesquer outras condições mais vantajosas para os interesses da Companhia.

Em seguida foi lavrada a acta das duas sessões que a assembléa aprovou.



Original retirado

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar deste os artigos sobre *O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro* e *Congresso de Engenharia* que publicaremos no proximo numero.

Este numero foi Visado pela Comissão de Censura

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/l.

Aguas Minerais — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Agua de Vidago — Avenida da Liberdade, 152 — Lisboa.

Alfaíates — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Old England — R. Augusta — R. de S. Nicolau.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Banco Português do Continente e Ilhas — R. do Ouro — R. de S. Nicolau.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensável na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor iabrico aliado ao melhor preço.

Hotels — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplício.

Inseticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de bona qualidade.

Fabrica de Louça de Sacavem — 126, R. da Prata, 152 — Lisboa.

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª — Madeiras. — Praia do Ribatejo.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Med'cos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso — P. dos Restaurantes, 48, 1.º — Lisboa.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto,

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensável o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º — Porto.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIGO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

AGENCIAS

AGUAS MINERAIS

**Companhia do Caminho de Ferro
de Benguela**

CAPITAL ACCÕES— Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo**RUA DOS DOURADORES 150, 1.º — LISBOA**

Produção, transporte e distribuição

:-: :-: de energia electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.

EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

ALFAIATES

OLD ENGLANDSortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuario.
Mestre de corte diplomado pela**ACADEMIA MINISTER DE LONDRES**
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CREANÇAS

DESCONTO 5 %. AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas**RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU****LISBOA**

CAFÉS

HOTEIS

NAVEGAÇÃO

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERÂMICOS - TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

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

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
Praça de Alcântara
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades

:-: rivalizando com as dos fabricantes :-:

:-: inglezes, alemães, e outros :-: :-:

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

**Royal Mail Steam Packet Company**

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Periambuco, Rio de Janeiro, Santo, Montevidéu e Buenos Aires — Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros —

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.ºNo Porto **TAIT & C.º**
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

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

Excelente colaboração de cotados escritores

Reacção e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P BX) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS