

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ



Redacção: RUA da HORTA SÊCA, 13, 1.º — Tel. Cent.-27 — End. teleg: CAMIFERRO

4.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Fevereiro de 1918 Numero 724

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Publico: Modificação á tarifa de despesas accessorias.

SUMMARIO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, II por J. Fernando de Sousa

ADMINISTRAÇÃO	58
A greve da Carris	54
Electrificação na Europa, por A. B.	56
Viagens e transportes	57
Indice de tarifas	58
Linhas Portuguezas	59
Entre collegas	59
Parte financeira:	
Carteira	59
Boletim commercial e financeiro	60
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	61
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhous	61
Congresso de caminhos de ferro II	62
Linhas estrangeiras	63
Arrematações	63
Horario dos comboios	64

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com pilas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.
Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa NUMERO TELEPHONICO 586

GUINDASTES

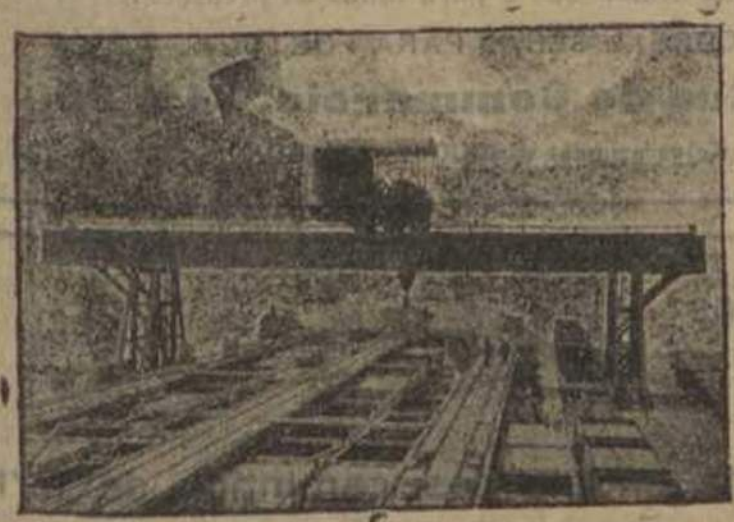
PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Gullath

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabres.

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema St ney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 ja installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

LONDRES, S. W.

32, VICTORIA STREET,

Endereço para telegrammas e Cablegrammas — Ransomes & Rapier, London — Sluice London



Appareilhy hydraulico de parada, de curso de 7 pés, locomeido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos portos das paragens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

PÓS DE
KEATING

MATAN



DEPOSITO PARA REVENHA
105, Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL-C. 1717 LISBOA

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS PAERICANTES ESTRANGEIROS
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em fechos, bem como lato feito ou desmanchado.
Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.
Limpa pelo processo parisiense lato 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.

Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef. : Central

Endereço telegraphico :

Direcção : 1719 — Expediente : 388

"FIDELIDADE"

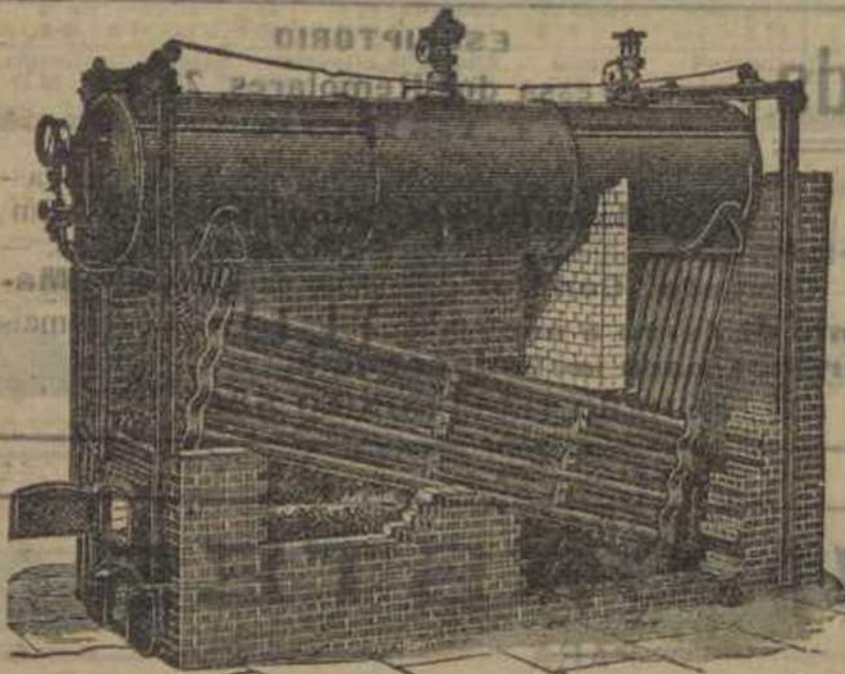
Capital emitido 1.344.000\$00

Capital desembolsado 67.200\$00

Reservas 810.585\$90

Prejuizos pagos 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na sede e nas correspondencias



Caldeira "Babcock & Wilcox" tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua —
Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem : Superaquecedores de vapor. — Grelhas auto-
maticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. —
Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos.
— Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas : "BABCOCK" — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A venda em todas as livrarias e nas principaes estações de caminhos de ferro

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Trabalho
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração
de 3 de julho de 1912)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

4.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Fevereiro de 1917 Numero 724

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Resumos estatísticos de 1915

II

Para o conhecimento do trafego não bastam as indicações sobre as expedições de cada estação. Importa igualmente ter a resenha das remessas recebidas.

Encontram-se esses dados no quadro VII da Estatística. Um primeiro mappa refere-se á grande velocidade, devidamente discriminada por especies e dando o numero de remessas e o peso.

Assim vemos que das 72.572 toneladas transportadas, 12.770 foram entregues, nas transmissões, ás linhas combinadas, as quaes expediram 9.467.

O peixe figura com 7.290 toneladas. O principal movimento de chegada é naturalmente o das estações de Lisboa, attingindo 16.576 toneladas.

E' digno de menção o importante movimento de Coimbra, que recebeu 3.668 toneladas e expediu 1.475.

As recepções da linha de Cascaes são também importantes, pois sommaram 4.696, muito superiores ás expedições, que foram de 2.702 toneladas.

Na pequena velocidade, foram entregues ás linhas combinadas 241.975 toneladas, contra 226.232 d'ellas recebidas. O movimento equilibra-se, pois, sensivelmente no seu conjuncto. Convém todavia especifical-o por linhas:

	Expedido da C. P.	Recebido da C. P.
P. H. F. (França).....	2.244	1.441
Hespanha.....	23.097	71.940
Minho e Douro.....	65.060	85.719
Valle do Vouga.....	15.785	17.573
Beira Alta.....	60.082	35.938
Sul e Sueste.....	59.963	29.401

E' grande o desequilibrio no trafego combinado, com a Hespanha e Minho e Douro n'um sentido, e com o Sul e Sueste e Beira Alta, no outro.

Dos numeros indicados se inferem as dificuldades que resultam da troca de material e a sua justa compensação.

A comparação das expedições e recepções de certos grupos é muito elucidativa:

	Expedição	Recepção
Linha do Mondego.....	9.759	14.276
Meridionaes.....	35.818	7.170
Estações de Lisboa.....	275.770	490.656
Poço do Bispo-Reguengo.....	118.081	165.757
Setil-Torres Novas.....	104.589	57.485
Coimbra.....	17.203	40.228
Mealhada-Campanhã.....	283.698	339.862
Linha de Cascaes.....	23.230	30.596
Cintra.....	4.314	13.127
Sabugo-Torres.....	54.727	37.853
Torres-Amieira.....	236.092	88.512
Figueira.....	26.498	14.407
Beira Baixa.....	86.895	83.766

Para cada estação ministram os mappas a tonelage das principaes mercadorias, quer expedidas, quer recebidas, o que define a feição do seu trafego.

O quadro VIII dá as percentagens dos pesos das mercadorias carregadas pelos expedidores, ou pela Companhia, em pequena velocidade.

Essas indicações são dadas por mezes e mostram como a mercadoria grossa é pela maior parte carregada pelos expedidores. Estações ha em que as percentagens variam muito durante o anno, outras em que se mantém sensivelmente constantes, como mostram os graphicos exemplificativos para 18 estações.

O quadro IX contém indicações interessantes acerca das cobranças supplementares.

Assim aos passageiros effectuaram-se 1.256.960 cobranças, na importancia de 190:134\$84, excedendo em 46 contos as de 1914. E' na zona urbana de Lisboa e no grupo Mealhada-Campanhã que avultam essas cobranças (77:910\$74 e 43:615\$09).

As armazenagens produziram 7:492\$85 e as cobranças diversas 82:808\$87, em grande velocidade, e 43:765\$00 em pequena velocidade.

O quadro X refere a quantidade de relações de cada estação, isto é, o numero de estações para que expede ou de que recebe passageiros, recovagens e pequena velocidade, quer do serviço commercial quer do da Companhia.

Vê-se por elle quanto são restrictas as relações de boa parte das estações.

O quadro XI faz a resenha da tonelage de cada estação, expedida e recebida em grande e pequena velocidade.

Estas indicações servem de base á classificação das estações por ordem de importancia da tonelage.

Os passageiros acham-se também reduzidos a toneladas.

A ordem alphabetica por que estão ennumeradas as estações, facilita a procura de qualquer d'ellas.

O Capitulo II, *Movimento entre estações*, abrange um grande numero de mappas. Os primeiros, pertencentes ao grupo do quadro XII, dão o numero de passageiros expedidos de estação para estação, e, portanto, as saídas e chegadas, tanto por via ascendente como pela descendente.

Segue depois equal serie de mappas para a grande velocidade e outros para a pequena velocidade.

Essas tres series de mappas dão, portanto, os elementos para a determinação do numero de unidades do trafego, que passam em cada sentido entre estações consecutivas.

O quadro XIII refere-se ao movimento entre os grupos de estações, transmissões para transmissões, representando, pois, um movimento de transito entre linhas combinadas, por intermedio das da Companhia.

Reduzem-se estas parcelas de trafego a 1:628 toneladas, em grande velocidade e 35.810 em pequena velocidade.

Avultam ahi as relações de Pampilhosa-T e Vendas Novas-T para Campanhã-T: 13.519 e 6.205 toneladas.

O quadro XIV dá as relações de grupos internos de estações para as de transmissão e, portanto, para as linhas combinadas, e o quadro XV as relações inversas, das transmissões para os grupos da rede.

Por estes mappas vemos por, exemplo, que das 45.008 toneladas expedidas, em pequena velocidade, por Vendas Novas T., apenas cerca de 7.000 se destinaram a Lisboa e zona até Setil, sendo pois as relações entre o Alemtejo e o Norte as que constituem principalmente aquelle trafego.

Do mesmo modo, das 25.814 toneladas recebidas por

Vendas Novas-T apenas cerca de 2.000 toneladas provém da zona aquém de Setúbal.

O quadro XVI dá o movimento interno de grupo para grupo de estações, excluindo, portanto, o que respeita aos transitos.

O quadro XVII dá o movimento entre estações consecutivas, com distincção de via ascendente e descendente.

Mappas distinctos dão esse movimento para os passageiros, grande velocidade e pequena velocidade.

Esses dados numericos, que definem a importancia relativa de cada troço, tornam-se frizantes quando representados por graphicos.

Como exemplificação encontram-se os tres graphicos do movimento de ou para Pampilhosa-T: passageiros, grande velocidade e pequena velocidade.

Chegamos agora ao Capitulo III: *Dados sobre cada linha e movimento entre as linhas*. Resumem-se em tres mappas: passageiros, grande velocidade e pequena velocidade, as relações.

Assim cada mappa dá, para cada linha, as partidas para as outras e as chegadas d'ellas. A linha de Leste, por exemplo, enviou 357.896 passageiros para as outras e recebeu d'ellas 540.742; transitaram n'ella 365.382 procedentes ou destinados a outras. Acrescentando os 426.925 de movimento interno, chegaremos ao total de 1.690.948 passageiros.

Este exemplo dá ideia dos esclarecimentos que ministra esta serie de mappas.

O quadro XIX é um resumo, por linhas, das cobranças supplementares e diversas, que foram minuciosas no quadro IX, a que atraz nos referimos.

O quadro XX dá, por linhas, o numero de kilometros percorridos por passageiros, grande velocidade e pequena velocidade, estando esses numeros separados por linhas, o que é elemento indispensavel para o calculo tanto dos percursos médios como das tarifas médias, mais adiante reunidas no quadro XXXV.

O quadro XXI é uma resenha, por linhas, dos bilhetes de assignatura, em numero de 12.733, com a receita de 121:199\$30.

Mais de metade d'essa receita, 65:992\$23, provém de 7.222 bilhetes do ramal de Cascaes.

O quadro XXII, bilhetes de identidade, menciona, por linhas, a receita d'estes bilhetes, que somou 7:190\$00.

O Capitulo IV: *Dados especiaes sobre o movimento de passageiros*, comprehende o quadro XXIII, bilhetes de assignatura, que é o desenvolvimento do quadro XXI, com a distincção dos diversos tipos de assignaturas e respectivos percursos.

O quadro XXIV, bilhetes de papel, relativo ao movimento dos tramways, accusa 957.967 bilhetes, com a receita de 72:033\$72.

O quadro XXV contém a estatistica dos bilhetes de excursão e circulatorios, sendo 1.097 dos primeiros e 86 dos segundos, com o percurso total de 941.639 kilometros. Esses dados referentes a cada estação de partida, acham-se desdobrados, no que respeita aos percursos, segundo as linhas e troços respectivos.

Assim as principaes estações de partida foram Lisboa-R e Campanhã, com 656 e 182.

O quadro XXVI, serviços especiaes, indica para cada serviço, e por estações de partida, o numero de passageiros.

O serviço que originou maior movimento foi o do Senhor da Pedra, em Miramar, com 28.749 passageiros, quasi todos do Porto e immediações. Vem depois o Senhor da Serra, em Bellas, com 13.067; as festas do S. João, na Figueira, com 6.907; as da Rainha Santa, em Coimbra, com 9.340 e as do 5.º anniversario da republica, em Lisboa, com 6.814.

O quadro XXVII contém a estatistica dos bilhetes de banhos, para estações da Companhia, no total de 53.727. Avulta a Figueira com 14.297. Vem depois S. Martinho com 7.936, Espinho com 3.238, Caldas com 4.773 e Nazareth com 2.901.

O quadro XXVIII refere-se aos bilhetes de banhos para estações de linhas combinadas. Foram apenas 7.685, em que avultam 1.189 para Braga e 1.794 para o Porto, 896 para Valença e 663 para Luso.

As senhas de paragem figuram no quadro XXIX com o total de 6.135, das quaes 1.223 vendidas em transito.

O quadro XXX resume o movimento de passageiros nas estações de transmissão, por classes, com distincção de partidas e chegadas. Indicam-se os totaes de 1914 e 1915.

Eis os resultados de 1915:

	Partidas	Chegadas
Badajoz.....	10.637	9.993
Valencia.....	7.877	9.468
Beira Alta-Pampilhosa.....	72.403	68.420
" - Guarda.....	2.866	2.741
" - Figueira.....	75	91
Campanhã.....	264.951	210.417
Valle do Vouga-Espinho.....	14.367	10.646
" - Aveiro.....	1.667	2.332
Sul e Sueste-Lisboa.....	1.954	1.638
" - Vendas Novas.....	9.420	9.702

O Capitulo V, relativo a machinas e comboios, contém, no quadro XXXI, o percurso por typo de machinas e natureza dos serviços, elevado no total a 6.842.630 kilometros; e os dos comboios, por especies com distincção de via ascendente e descendente. O total geral é de 128.061 comboios, com o percurso de 5.926.939 kilometros, ou 46 kilometros de percurso médio.

O quadro XXXII contém a estatistica do percurso de carruagens e vagões, por secções de linha, illustrada por minuciosos graphicos.

Para cada secção indica-se, por especie de trens, o numero e percurso de cada typo de vehiculos e o respectivo percurso médio.

O percurso total das carruagens foi de 24.002.995 kilometros; o dos vagões carregados de 50.559.361 e o dos vazios de 9.198.697.

D'esses dados estatisticos se deduz a composição média de cada typo de comboio, figurada n'um graphico.

O quadro XXXIII contém, por mezes, o percurso de cada especie de comboios e a tonelagem kilometrica bruta rebocada em toda a rede, e a carga média com distincção de via ascendente e descendente, attinndo o maximo em setembro.

N'outro mappa figuram apenas os dados annuaes, mas divididos por secções.

A carga média geral foi de 220 toneladas, tendo sido de 201 em 1914.

Chegamos enfim ao Capitulo VI em que se registam os coefficients geraes: percentagens de cada ramo do trafego, tendo logar os respectivos graphicos por sectores, isto no quadro XXXIV.

Para os passageiros notamos a percentagem de 4,8% na 1.ª classe; 17,6 na 2.ª e 77,6 na 3.ª.

Na pequena velocidade é-nos indicada a percentagem de cada mercadoria e o peso médio das remessas de cada especie.

Finalmente, no quadro XXXV vem os resultados caracteristicos da estatistica, relativos a tarifas e percursos médios: 10,065 reis e 33^{km},1 para os passageiros; 65,58 reis e 131^{km},7 para as recovagens; 14,65 reis e 140^{km},7 para a pequena velocidade.

O quadro XXXVI, utilização do material, mostra que a carga média de vagão foi de 5,599 toneladas contra 5,327 em 1914, remessas que descem a 4,738 e 4,539 contando com o percurso em vazio.

Fecha a estatística com o quadro XXXVII, em que se regista a receita e despesa por unidade de tráfego.

A receita bruta foi de 13,213 reis, em 1915 e de 12,595, em 1914; a despesa 7,269 contra 6,730, isto como média geral. O mesmo mappa dá esses numeros para cada linha, decompondo a despesa pelos seus diversos capitulos.

A pouca ordenada exposição que fizemos e que teve apenas por fim dar conhecimento da estrutura dos *Resumos estatísticos*, mostra ao menos o subido valor de tão vasto, complexo e methodico repositório, que honra o illustre chefe do serviço que presidiu á sua elaboração, facultando assim um excellent instrumento de trabalho para o estudo dos problemas de exploração technica e commercial das linhas da Companhia.

J. Fernando de Souza

A greve da «Carris»

Como previramos, ha quinze dias, declarou-se no dia 10 a greve do pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, greve que foi um pouco carnavalesca, por ser em domingo gordo e durar o que duravam n'outros tempos as ephemerias alegrias destes dias, ou mais propriamente, e sem exagero, a vida das rosas de Malherbe: *l'espace d'un matin...* acabou ás 4 da tarde.

Com effeito, no domingo, de manhã, isto é, das 7 horas em diante, os carros não circularam, tendo chegado a sahir, alguns, dos depositos de Santo Amaro e Arco do Cego, mas recolhendo logo, por ordem dos grévistas, por estes não estarem de accordo com o compromisso assignado pelo Sr. Governador civil e um director da Companhia, em que ella se obrigava a acceitar as reclamações do pessoal, sendo:

1.º O augmento de \$30 por dia e por homem, a partir de hoje, sendo esta resolução considerada definitiva desde que a ex.^{ma} Camara Municipal approve o pedido feito pela direcção da Companhia, do augmento de 40 por cento nos bilhetes avulso.

2.º Que fossem equiparados os ordenados dos empregados do elevador de Santa Justa aos do restante pessoal do movimento.

3.º Que fossem augmentados de \$25 os empregados d'esta Companhia por cada hora a mais do serviço ordinario.

Como se vê, a concessão da Companhia é condicional o que quer dizer, quanto a nós, que o conflicto está apenas provisoriamente solucionado porque é ponto duvidoso se a Camara Municipal se deixará convencer pelos calculos phantasiosos com que a Companhia pretende provar que se lhe torna indispensavel sobrecarregar o publico com um augmento de tarifas, para poder acudir ao justo pedido do augmento de vencimentos do seu pessoal; e pelas allegações do seu mau estado financeiro, feitas em officios com considerações varias, e pittorescas historias, comparando a sua exploração com a das redes dos caminhos de ferro do Estado e particulares.

Como se alguma comparação podesse fazer-se.

Algarismos, numeros, contas claras? d'isso foge ella, porque não pode apresenta-las; porque se o fizesse, não poderia occultar as provas, que todos já teem, porque saltam aos olhos, da sua grande prosperidade, como *nenhuma outra companhia*, seja de caminhos de ferro, seja de outro qualquer meio de viação, gosa.

Para demonstrar a razão do seu pedido bastar-lhe-hia

publicar a sua conta annual de primeiro estabelecimento desde 1914, para não ir mais longe; a sua conta de lucros e perdas dos quatro ultimos annos; as notas do movimento e productos dos carros em 1914 e 1917, o detalhe do numero dos seus empregados e operarios e o total dos vencimentos, por classes.

Assim veria a Camara — e o publico, o que n'um regimen republicano é muito principal — de que lado está a razão; e se razão tivesse a Companhia, ninguém lh'a podia negar.

E do pouco que sabemos já se vê que a Companhia não a tem.

Quando ella, ha anno e meio, quiz augmentar o preço das tabellas de assignatura, e ha sete mezes o conseguiu, ainda por fórmula mais elevada do que anteriormente pedia, já disse que o fazia para elevar os salarios ao seu pessoal.

No semestre passado conseguiu o seu desejo e, elevando aquelles bilhetes de 50\$00 para 70\$00 recebe mais 20\$00 em cada um, o que, em cerca de 6.000, digamos 5.500, representa 110 contos annuaes.

E supprimidas por completo as carreiras de 10 réis e 20 réis, reduzindo, estas só, a um insignificante numero, quanto não lucra?

Muito difficil é calcula-lo, por falta de elementos, porque a Companhia os occulta cuidadosamente; mas vamos fazer uma estimativa *de visu*, de que a Companhia por certo se rirá, se nos lér, pelo muito que se afastará da verdade, em favor d'ella.

A Companhia tinha um serviço dos chamados «carros do povo» entre o Caminho de Ferro e o Intendente e Belem; carros dos grandes, partindo de cada extremo em cada 10 minutos, isto é, que das 6 da manhã ás 8 da noite, (pelo menos) em 14 horas, se faziam 336 carreiras, em que, como todos sabem, os carros andavam sempre completos, e até com passageiros a mais. Tomemos, porém, 330 carreiras a 44 passageiros e teremos 14.520; e como, suprimidos aquelles carros, a Companhia elevou o preço das zonas de 2 para 3 centavos e o da carreira completa de 4 para 6, tomaremos só este augmento, que em 14.520 passageiros dá 290\$40 por dia.

No serviço de zonas, Conde Barão-Intendente e Caminho de Ferro, havia, das 8 da manhã ás 8 da noite (ou mais tarde) ou seja em 12 horas, 6 carreiras por hora, de cada extremo. Temos pois, $12 \times 6 \times 2 = 288$ carreiras, que a 36 passageiros (carros pequenos) dão 10 368 passagens, que antigamente eram cobradas por zonas a 10 réis, sendo todo o percurso 20 réis. Hoje, não havendo esse serviço, a Companhia cobra 30 réis, seja qual for o percurso, quer dizer: a uma zona (Praça do Commercio) 30 em vez de 10; a duas zonas (extremo da carreira antiga) 30 em vez de 20; augmento 20 ou 10 réis. Tomemos a média de 15 réis, que em 10 368 passagens dá 155\$52 escudos por dia.

Só a supressão, pois, d'estes dois serviços dá á Companhia uns 446\$00 por dia, ou nos 300 dias uteis em que elles se faziam, o melhor de 134 contos por anno.

Juntando esta somma a produsida a mais pelos bilhetes de assignatura, temos que, só d'estas duas origens, e sem que a Companhia, por isso, tenha que augmentar um unico kilometro do serviço dos seus carros, antes economisando muito n'elle, a receita a mais, paga pelo publico, não será inferior a 244 contos annuaes.

Ora se ella tem, como ella propria diz, 2.000 empregados, e a cada um augmenta 30 centavos diarios, ou 108\$00 escudos por anno, gasta com isso 216 contos annuaes, ficando-lhe ainda dinheiro de sobra, sem necessitar de sobrecarregar o povo com o augmento dos preços das carreiras.

O argumento, o grande argumento, de que a Companhia se serve, de que ás linhas ferreas foi concedido cobrar a sobretaxa de 40 %^o, não colhe, nem ella tem, como

pretende, companhias *congêneres*, no paiz, a não ser a «Carris» do Porto.

As companhias de caminhos de ferro ha muitos annos, ha mais de 30, que não dão dividendos aos seus accionistas, e a principal d'ellas só *um anno* é que deu o juro integral das suas obrigações.

Que comparação pode haver com uma companhia de serviço urbano, que explora a tracção electrica e tem sempre pago o juro das suas obrigações e bons dividendos ás acções?

E como *refuerzo d Murillo* diz o jornal *O Dia*, que «ha dois annos não tem dividendo as acções ordinarias e nem sequer as preferentes o tiveram no ultimo semestre».

E quando o tiveram as da Companhia Portugueza, as da Beira Alta, as da Nacional, as do Porto à Povoá, as do Valle do Vouga?

«Que d'essas acções muitas pertencem a particulares, que ficam sem esse recurso.» E ás da Companhia dos Phosphoros, que estão *todas*, ou quasi, em Portugal, não succede o mesmo?

Emfim, o que não pode ser — o que não será, por certo — é que, sem um estudo *minucioso e rigoroso*, da situação da Companhia e da razão que assiste ás suas reclamações, se consinta qualquer augmento de tarifas que venha sobrecarregar o povo, o verdadeiro povo em geral, que somos nós todos.

Diz-se (e nada mais ha no publico senão o *diz-se*, em algarismos da Companhia) que ella tem um rendimento bruto de 2.000 contos annuaes. O augmento de 40% representará 800 contos por anno, tirados ao bolso de ricos (deixa-lo) mas de pobres, de muitos a quem faz differença pagar as viagens a 40 réis em vez de 30 réis, ou a 70 em vez de 50.

Augmentos, não de 40, mas de 100 e até de 400 por cento cobra a Companhia ha 17 annos, desde que estabeleceu a tracção electrica. Se agora perde — se perde — não temos dó de quem ha 17 annos tanto lucra.

Com raras excepções, em toda a Europa, as carreiras, em qualquer percurso, não custam mais do que 10 centimos de franco, de lira, de marco ou de corôa, equivalentes aos nossos 2 centavos ou 20 réis.

A Camara, em sessão de 13, nomeou uma commissão para examinar os documentos, que a companhia lhe forneceu e formular o seu parecer.

Esperemos o resultado d'esse exame e esse parecer, confiados em que a Commissão Administrativa saberá e poderá defender o povo do espirito ganancioso da companhia.

Electrificação na Europa

O desenvolvimento da tracção electrica

Em grande numero de artigos das diversas revistas technicas estrangeiras, tem sido dadas a conhecer as particularidades dos trabalhos mais importantes effectuados com respeito á tracção dos comboios por meio da electricidade. Crêmos, todavia, que não será inutil dar aos nossos leitores uma resenha, em conjuncto, de algumas das grandes electrificações levadas a cabo.

As consequencias da maldita guerra, atrazando consideravelmente o progresso industrial da Europa, teem de sentir-se tambem n'este caso, como não podia deixar de ser.

A adopção do systema electrico de tracção nas grandes linhas, iniciada já em algumas, prometta estender-se a outras muitas e alcançar, em não muito longo prazo de tempo, o grande desenvolvimento a que elle é chamado.

O maior passo, em ordem de importancia de electrificação, foi dado nos Estados Unidos, com os trabalhos da Chicago Milwankée and St. Paul Railway. Numerosas loco-

motivas electricas, para grandes e pequenas linhas, se constroem e funcçãoam n'aquelle grande paiz; mas, de todas ellas, com as da citada rede, constituem o grupo mais interessante as da Pennsylvania Railroad e as da Norfolk and Western Railway, de que em tempo opportuno talvez tenhamos de occupar-nos.

Por hoje queremos apenas apresentar aos leitores da *Gazeta* algumas notas interessantes relativas ás principaes linhas electrificadas da Europa.

Na Italia, onde a maior parte do trafego ferro-viario se effectua sobre linhas de montanha, emprega-se, com todo o exito, em diversos pontos, a tracção electrica. Começou-se em 1900, com a installação de corrente continua e terceiro carril, a 650 volts, na linha Milão-Callarete-Varese-Porto Ceresio, com um percurso de 74 kilometros; empregando-se depois a corrente triphasica a 3.000 volts e 15 periodos, com duas phases de linha aerea e a terceira phase na terra, nos 106 kilometros das linhas da Valtelina. As caracteristicas d'esta segunda electrificação foram reproduzidas nas que se effectuaram posteriormente, constituindo um systema typico da rede italiana.

As principaes linhas assim electrificadas são estas:

Linha do Mont-Cenis — E' de via unica desde Bussoleno a Salbertrand, sendo de dupla via desde este ultimo ponto até Modane, com um percurso de 60 kilometros, accidentadissimo, de alta montanha, quasi todo em viaductos, pontes e tuneis. D'estes ha 29, com uma longitude de 22,4 kilometros, sendo o principal o de Frejus, que mede 13.636 metros, quasi todo elle em rampas de 24 a 30 por 1.000 e com curvas de raio minimo de 350 metros.

Linha do Porto de Savone — E' de via unica em todos os 45 kilometros do percurso, com um traçado tambem sinuoso, tendo 29 tuneis, rampas de 21 e 23 por 1.000 e curvas de 400 metros de raio.

Linha velha de Givi — Comprehende o trajecto de Pontedecimo a Bussala, durante o qual sobe 10,5 kilometros, salvando uma differença de nivel de 270 metros em rampas de 21 a 35 por 1.000, e curvas e contra-curvas, frequentes, com o minimo de 400 metros de raio. Tem dupla via e é a secção mais forte de toda a rede italiana.

Cada comboio é composto de 21 unidades, do pezo medio de 18 toneladas, carga comprehendida, empregando-se no arraste duas locomotivas electricas, uma á cabeça e outra á retaguarda.

Linha anexa do Givi — Parte de Genova e, por Quadrivio Torbella, sobe até Ronco, sendo o ultimo trecho todo sobre viaductos, pontes e tuneis. E' de dupla via e assegura um trafego intensissimo de mercadorias provenientes do porto de Genova.

Todas estas quatro linhas foram electrificadas pelo mesmo systema de corrente triphasica, a 3.700 volts e 16,7 periodos. A energia electrica é transmitida aos comboios por uma linha aerea composta de dois fios, correspondendo a duas phases, suspensos 6 metros acima dos carris, nos pontos ao ar livre, e a 4,45 nas secções de tunel.

A corrente, a 3.700 volts, alimenta os motores, que são asinchronos, do typo corrente de campo giratorio, de Ferraris.

Na Suissa inaugurou-se uma electrificação importante em 1913, correspondente á linha Berne-Lotschberg-Simplon, no tróço de Spiez-Frutigen. A linha é em rampa media de 11,17 por 1.000 e com curvas pronunciadas, de um minimo de 300 metros de raio.

Emprega-se a corrente monophasica a 15.000 volts e 15 periodos, que é transformada, sobre a propria locomotiva, em corrente de baixa tensão, que alimenta os motores.

Ha dois typos de locomotivas, um para os comboios de passageiros e outro para os de mercadorias, que diver-

gem apenas no tipo do motor e no modo de transmissão do movimento d'aquelle aos eixos. O d'aquellas é de repulsão e o d'estas é o chamado motor-serie, de campo auxiliar de comutação.

A linha ferro-viaria comprehende o tunel de Lotschberg, de 14,6 kilometros.

A linha de contacto, estabelecida para a corrente monophasica de alta tensão, está constituida por um fio com suspensão catenaria, sem cabo portador, excepto no trecho Spiez-Frutigen, no qual ha esse cabo auxiliar.

Pelo mesmo systema foi electrificada a linha sueca de Luluca-Narvik, no trajecto de Kiruna a Riksgransen, com uma longitude de 130 kilometros.

Esta linha férrea é a mais septentrional da Europa e serve a bacia mineira de Kiruna, levando os seus productos até ás costas do Baltico e do Oceano Atlantico.

Tem um percurso de 496 kilometros, apenas com uma unica via. A capacidade do trafego resultara insufficiente com a tracção a vapor, pois o transporte de mercadorias, que era de 1.200.000 toneladas annuaes, subiu rapidamente até alcançar, em 1913, a cifra de 3 milhões.

Para fazer face a um tal augmento de trafego não havia senão duas soluções: construir dupla via ou electrificar a existente.

Esta ultima solução foi a adoptada, por apresentar a vantagem da economia, além de permittir a utilização das forças hydraulicas abundantes na região, e de supprimir os inconvenientes do fumo nos tuneis.

O serviço electrico iniciou-se em 1915 e assignala o primeiro passo na electrificação das linhas ferreas suecas. A velocidade dos comboios, que são compostos por 40 unidades, eleva-se a 30 kilometros por hora nas rampas de 10 millesimas.

A parte meridional da Austria, ao sul do Danubio, comprehendendo a região montanhosa dos Alpes, presta-se a que a electrificação das suas linhas ferreas seja de vantagens grandes para a respectiva exploração. Reconhecendo isto mesmo, o Estado, em 1906, creou no Ministerio dos Caminhos de Ferro, uma Divisão de Estudos para preparar o emprego da tracção electrica, emprehendendo-se eguaes estudos por parte das empresas particulares.

Em 1909 este systema de tracção não prestava serviços na Austria senão em algumas linhas secundarias de interesse local, abrangendo um total de 180 kilometros e utilizando a corrente de baixa tensão.

Como resultado dos estudos a que fizemos allusão, foi dada a preferencia á corrente monophasica, e foi esta que se empregou nas electrificações até agora executadas. A de Mittenwaldbahn, no seu primeiro troço, foi inaugurada em fins de 1912.

Une esta linha as povoações de Insubruk e Rente, em sólo austriaco, atravessando a Baviera, n'uma longitude de 40 kilometros, e apresenta, em alguns pontos, rampas de 34 millesimas, nas quaes passam comboios de 124 toneladas, a uma velocidade que chega a attingir 30 kilometros por hora.

As locomotivas empregadas tem a potencia de 800 cavallos, com um só motor, sendo de trez eixos e uma roda livre; são susceptiveis de grande esforço, até 950 toneladas, que em rampas grandes não pode applicar-se senão a reboques de pouco pezo; mas, experimentadas em linha horizontal, arrastaram comboios até 1.000 toneladas.

A corrente monophasica de alta voltagem, 15.000, e baixa frequencia, é transformada sobre a propria locomotiva, para assim alimentar o motor.

Outras electrificações austriacas são as das linhas de Vacz-Budapesth-Godoi e de Pillachtal, ou linha alpina da baixa Austria-Styrie, com parecidos caracteristicos, de corrente monophasica a 10.000 volts e 15 periodos, transformada também sobre a locomotiva.

Na Allemanha, as administrações ferro-viarias dos di-

versos Estados organisaram serviços que laboram em favor da electrificação, para cujo desenvolvimento contribuíram também as importantes industrias electricas do paiz, formando-se Empresas e Sociedades de estudos para as linhas electricas rapidas.

Occupar-nos-hemos do estabelecimento da tracção electrica na linha Magdbourg-Leipzig-Halla, na secção de Dessau-Bitterfeld, que começou a utilizar-se em 1913.

Trata-se de uma linha pouco accidentada, com rampas suaves, no maximo de 4,2 por 1.000 e que segue quasi sempre em recta. Foi escolhida para experimentar a tracção electrica, porque atravessa zonas mineiras e é possível aproveitar nas caldeiras da central thermica (pois ali não se utiliza a força hydraulica) combustivel a preço economico, lenhites e carvões pobres, que não se poderiam utilizar nas locomotivas de vapor. As condições da linha são, pois, apropriadas para a tracção electrica a grandes velocidades.

A corrente empregada é a monophasica, a 10.000 volts e 15 periodos.

As administrações dos diversos Estados allemães pronunciarão-se pela corrente monophasica, preferencia esta que se notou nas novas electrificações e em algumas já anteriormente estabelecidas, como a da linha de interesse local, de Murnau-Oberammergau, que era explorada com corrente triphasica a 800 volts e se trocou por aquella a 5.000 volts.

A linha destinada a tomar a corrente foi montada por dois systemas. Na secção Dessau-Ragukm foi empregada a disposição normal do systema catenario de cabo portador auxiliar, e na de Ragukm Ritterfeld a suspensão catenaria de fio compensador.

A companhia franceza do Meiodia, que explora as linhas que enlaçam com as hespanholas, introduziu também, desde ha tempos, a tracção electrica em varias das suas secções. Empregou primeiro a corrente continua, á tensão de 850 volts, mas posteriormente preferiu a corrente monophasica para as electrificações mais modernas.

A corrente monophasica a 12.000 volts e 16 periodos, é transformada sobre a locomotiva, para alimentar os motores a baixa tensão.

Em Hespanha, além dos caminhos de ferró electricos de via reduzida, de Pamplona e de San Sebastian á fronteira franceza, foi aberta recentemente á exploração a linha de Gergal a Santa Fé, com 22 kilometros de extensão, com fortes rampas e curvas apertadas, que emprega a corrente triphasica a 5.200 volts e 25 periodos, transformada sobre a locomotiva em corrente a 550 volts, para alimentar dois motores de 220 cavallos, obtendo-se recuperção de energia na descida dos comboios, ao que se presta especialmente a corrente triphasica.

Em todas as electrificações de que fica feita menção, se emprega a corrente alternada, umas vezes triphasica e outras, na maior parte dos casos, monophasica.

São as correntes, especialmente a ultima, que mais tem predominado nos trabalhos que, nas grandes linhas, se tem levado a effeito na Europa, não obstante a concorrência da corrente continua, que para motores de tracção offerece excepcionaes vantagens.

Tem sido feitos numerosos ensaios de conversão da corrente monophasica da linha de alta tensão em corrente continua sobre a locomotiva, para esta alimentar motores de corrente continua.

Ouvert e Fernand trabalharam n'esse sentido, em França, ha mais de 12 annos, e nos Estados Unidos se tem feito e faz o mesmo, embora sem um exito de que possa desde já concluir-se a utilização do systema em grande escala.

Opportunamente nos occuparemos das grandes electrificações na America, o que não nos é permittido fazer hoje, porque este artigo vae já demasiado longo.

VIAGENS E TRANSPORTES

Estacionamento de vagões nas linhas do Minho e Douro

O problema insolúvel da falta de material para transportes, continua sendo a maior preocupação das empresas ferro-viarias, que para attenuar essa falta vão, volta e meia, pondo em vigor novas medidas. Essas medidas, porém, dariam muito melhor resultado, e algumas até se tornariam desnecessárias, se da parte do publico houvesse um pouco mais de boa vontade em auxiliar as empresas, auxilio que revertaria principalmente em seu proprio proveito.

Fazer carregar e descarregar dos vagões as mercadorias no menor espaço de tempo possível, sem obrigar os vehiculos a estarem estacionados horas e horas e até uns poucos de dias; retirar as remessas rapidamente das estações para que estas não estejam peçadas e dificultando o serviço, seria a melhor ajuda que o publico poderia prestar ao caminho de ferro e a si proprio para attenuar a crise do material.

Esse procedimento seria mesmo muito mais productivo para o caminho de ferro do que as cobranças de taxas elevadas que as empresas se veem forçadas a estabelecer e que o publico vai pagando sempre no meio de protestos, porque estava habituado, a troco de uma pequena remuneração, a fazer das estações e dos caes dos caminhos de ferro o armazem das suas mercadorias.

Emquanto não se convencer toda a gente de que se o caminho de ferro não offerece mais materiaes para carregamento e o não faz circular mais rapidamente, é porque não pode, e isso lhe acarreta fortes prejuizos, e que só com o concurso de todas as boas vontades, do publico e das empresas, é que alguma coisa se conseguiria, não cremos que por mais taxas onerosas que se estabeleçam sobre estacionamentos e armazenagens, coisa alguma de bastante proveitosa se consiga.

Estas considerações foram-nos sugeridas pelo Aviso que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou ha pouco, elevando as taxas de estacionamento de vagões e em que para o justificar diz, e com razão: «Continuando a ser excessivamente demoradas, por parte do publico, as operações de carga e descarga de vagões, e sendo principalmente devido a isso que está augmentando dia a dia a escassez do material circulante, esta administração vê-se forçada a...»

Assim é, realmente, e não comprehendemos bem como é que o publico, que tanto protesta contra a falta de material para o trafego de que precisa, seja o primeiro a concorrer para augmentar essa falta.

O referido Aviso do Minho e Douro eleva a 5\$00 por vagão e periodo indivisivel de 24 horas, a taxa de estacionamento dos vagões em qualquer estação, excepto na da Alfandega, em que a taxa é elevada a 7\$00.

Além d'isso não se obriga a guardar por mais de 5 dias remessas algumas de vagão completo, podendo, passado esse prazo, vender as remessas em leilão.

Medidas similares já tem sido adoptadas n'outras linhas e, a avaliar pelos resultados obtidos, affigura-se-nos que muito pouco se fará sentir esta, que entra em vigor no proximo dia 1 de março.

A Companhia da Beira Alta tambem publicou recentemente um Aviso chamando a attenção do publico para as diversas disposições que vigoram nas suas linhas, sobre prazos de carga e descarga de remessas de vagão completo, direitos de estacionamento, etc.

O que é essencial é que todos quantos tem mercadorias a transportar pelo caminho de ferro, as façam retirar immediatamente á sua chegada, desembaraçando rapidamente o material, que tão necessario é.

Transportes de mercadorias de ou para Hespanha

Conforme já tivemos occasião de referir, a tarifa internacional n.º 204, de pequena velocidade, para transporte de madeiras, por vagão completo, entre as estações da Companhia Portugueza e nas de Madrid a Caceres e a Portugal, foi annullada.

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, ha dias publicado, esses transportes passam a ser regulados pelas tarifas especiaes internas, correspondentes a cada uma das referidas companhias, que serão ligadas de officio, salvo declaração do expedidor em contrario.

Restrições nos transportes de generos de primeira necessidade

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, recentemente publicado, em virtude das instrucções emanadas das instancias officiaes competentes, acham-se em vigor as restricções a seguir indicadas nos transportes de mercadorias:

Azeites e batatas para o Porto—Só são acceptas remessas até 100 kilogrammas, de cada um d'estes generos.

Cereaes, farinha, batata e feijão para Gaya—As remessas só podem ser retiradas quando a competente guia estiver visada pela Repartição de Abastecimentos do Governo Civil do Porto.

Cereaes e farinhas—Só é permittido o livre transitto ás remessas acompanhadas de guias passadas pela Direcção dos Serviços de Subsistencia Publica.

Gado para concelhos fronteiriços—Não são acceptas remessas de gado de qualquer das especies comestiveis, para as estações situadas em concelhos fronteiriços, sem a apresentação de uma guia de transitto passada pelo administrador do concelho de onde o gado procede, a qual acompanhará as remessas até ao destino.

Gazolina—É prohibida a expedição de gazolina de todas as estações comprehendidas dentro da circumvallação de Lisboa.

Annulação de tarifas

Em virtude de resolução da Companhia hespanhola de Madrid a Zaragoza e a Alicante, foi annullada a tarifa especial da Companhia Portugueza, combinada com aquella, P. H. n.º 2, para o transporte, em grande velocidade, de peixe fresco ou salpicado, de Lisboa, Vallado, Figueira e Espinho, para Zaragoza e Barceloua, e estações intermedias.

Comboios especiaes de mercadorias nas linhas do Minho e Douro

Segundo um Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o minimo de vagões para cada comboio especial de mercadorias e o de cobrança por acceleração, estabelecidos pelo Aviso ao Publico D. 1071 de 29 de Maio de 1917, são baixados na linha do Minho e Douro, a 12 e 60\$00 respectivamente:

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo Aviso da Companhia Portugueza, o serviço para as linhas hespanholas está sujeito ás seguintes restricções:

Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante

Estação de Madrid-Atocha—Para esta estação não se acceptam remessas de pequena velocidade, com excepção

de carvão e gado. Na denominação *Madrid-Atocha* considera-se incluído *Cerro de la Plata*.

Estação de Reus-M. Z. A. — Não se aceitam, para este destino, remessas de grande nem de pequena velocidade, com excepção de gado, carvão e artigos de primeira necessidade.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte

Estação de Barcelona-Norte — Até novo aviso não se aceitam para este destino remessas de pequena velocidade, excepto gado, forragens, cimento, carvão, algodão flado e generos de primeira necessidade. Em grande velocidade aceitam-se apenas expedições, que não pesem mais de 50 kilogrammas, à excepção de peixe, generos frescos e artigos de primeira necessidade, para os quaes não ha limite de peso.

Estações de Tudela a Utebo-Monzalbarda — Não se aceitam para estes destinos remessas de peso superior a 500 kilogrammas, excepto gados, carvão, beterraba, cimento e artigos de primeira necessidade.

Estação de Sabadell — Para esta estação não se aceitam remessas em pequena velocidade, com excepção de gado, carvão, cimento, forragens e generos de primeira necessidade. Em grande velocidade só remessas até 50 kilogrammas, excepto generos frescos e alimenticios, para os quaes não ha limite de peso.

Caminhos de Ferro Andaluzes

Entroncamento de Cordova — Não se aceitam remessas de pequena velocidade para além de Marchena, em direcção a Sevilha, nem para além de Aguilar, em direcção a Malaga. O trafego pode seguir pelos entroncamentos de Espeluy ou San Jeronimo, segundo os destinos, cobrando-se os portes n'essa conformidade e exigindo-se dos expedidores a declaração seguinte: «Conformo-me com a tarifa e via pedidas».

Outras Companhias

Caminho de Ferro do Cantabrico — Até novo aviso não se admittem expedições de grande nem de pequena velocidade, destinadas a estações d'este caminho de ferro, ou em transito pelo mesmo, exceptuando gado, carvão e artigos de primeira necessidade, que se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Companhia de Manresa a Berga — Não se aceitam, para estes destinos, remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos alimenticios. Em grande velocidade só se aceitam expedições até 50 kilogrammas.

N. B. — Em conformidade com as determinações legais em vigor no paiz visinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

Indice de tarifas

Caminhos de Ferro da Beira Alta

Tarifas em vigor em 1 de fevereiro de 1918

Tarifas geraes e disposições de caracter geral

Tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade (1911).

Annexos: 1.º Quadro de distancias kilometricas.

2.º (1911): Quadro de quebras naturaes.

3.º (14-5-04): Transportes funebres.

4.º (13-9-11): Paragem de 24 horas, nas estações de transmissão.

5.º (7-7-11): Additamento ao art. 6.º do capitulo I.

6.º (20-1-12): Alterando as horas de abertura e encerramento das estações (art. 6.º do capitulo III).

7.º (24-8-12): Remessas de cortiça e palha.

8.º (15-11-15): Disposições especiaes a observar no transporte de remessas de valor declarado.

9.º (21-1-17): Prazos de transporte, em pequena velocidade.

Tarifa de despesas accessorias.

Avisos ao Publicos: 1.º (13-4-08) — 2.º (13-1-10) —

3.º (26-6-11) — 4.º (2-5-13) — 5.º (23-11-13) —

6.º (15-5-15) — 7.º (28-11-16) — 8.º (26-12-16) —

9.º (21-1-17) — 10.º (4-10-17).

Minimo de carga para os vagões de peso superior a 10 T. (23-10-08).

Expedições contra reembolso (7-1-900).

Sobretaxas, minimos de percepção, e comboios especiaes de mercadorias (31-3-17).

Tarifas especiaes internas

De applicação accessoria

Tarifa especial para atracação d ponte da estação da Figueira (17-3-86).

Ampliações: 1.ª (22-7-87) — 2.ª (6-12-06) — 3.ª (31-8-08).

Tarifa de commissão por operações aduaneiras (7-3-95).

Tarifa de aluguer de enceradas (1-8-01).

1.ª ampliação (3-12-09).

De grande velocidade

Particular (14-4-08): Bilhetes de identidade para viagens a meio preço.

1.ª ampliação (4-12-08).

N.º 1 (10-5-90): Telegrammas particulares.

N.º 2 (26-7-98): Transporte de generos frescos, comestiveis, etc.

Ampliações: 1.ª (5-11-07) — 2.ª (31-10-11) — 3.ª (24-8-14) — 4.ª (29-10-14) — 5.ª (10-11-16).

N.º 3 (4-6-06): Logares de luxo e compartimentos alugados.

Ampliações: 1.ª (22-10-12) — 2.ª (16-12-12) — 3.ª (6-4-13) — 4.ª (5-6-14).

N.º 4 (24-10-12): Volumens de peso não superior a 10 kilos.

N.º 6 (15-2-99): Bilhetes de ida e volta (permanentes) Figueira e Luso.

Ampliações: 1.ª (10-1-08) — 2.ª (15-2-11) — 3.ª (26-3-12) — 4.ª (12-6-17).

N.º 7 (15-2-99): Bilhetes de ida e volta — Mercados e feiras.

Ampliações: 1.ª (15-7-99) — 2.ª (6-7-99).

N.º 8 (15-4-91): Bilhetes de admissão nas gares.

1.ª ampliação (24-3-13).

N.º 9 (1-8-07): Viagens, em grupos, d'excursionistas ou de musicos.

N.º 10 (30-8-11): Viagens, em grupos, de collegiaes, alumnos dos lyceus e seus professores.

N.º 12 (23-4-12): Provisoria — Bilhetes de ida e volta, permanentes (apeadeiros).

N.º 13 (17-5-12): Artistas de theatro e de circo, material de scena e animaes.

N.º 14 (29-10-13): Generos frescos, em vagões frigorificos particulares.

De grande e pequena velocidade:

N.º 16 (23-4-14): Material de camiuhos de ferro, vehiculos, barcos e aeroplanos, etc.

De pequena velocidade:

N.º 1 (30-6-88): Transporte de taras vasias.

N.º 2 (5-12-04): Transporte de cal e pedra.

Ampliação (31-7-07).

N.º 3 (26-7-98): Transporte de madeiras e lenhas.

Ampliações: 1.ª (16-11-99) — 3.ª (14-2-12) — 4.ª (31-7-15) — 5.ª (1-6-16).

N.º 4 (26-7-98): Cereaes, farinhas e legumes seccos.

N.º 5 (26-7-98): Combustiveis mineraes, adubos e estumes; materiaes de construcção.

Ampliações: 1.ª (15-10-01) — 2.ª (21-6-03) — 3.ª (15-12-05) — 5.ª (15-12-08) — 6.ª (30-11-11) —

7.ª (9-7-13).

N.º 6 (26-7-98): Transporte de mercadorias diversas.

Ampliações: 1.ª (30-1-04) — 2.ª (28-8-09) — 3.ª (13-6-14).

N.º 7 (26-7-98): Transporte de sal, em saccos ou a granel.

Ampliação (1-12-01).

N.º 8 (26-7-98): Transporte de peixe, secco ou salgado.

N.º 9 (30-4-03): Vinho em cascos, barris ou odres.

Ampliação (31-1-14).

N.º 10 (29-4-89): Transporte de gado, por vagão completo.

Ampliação (26-7-97).

N.º 11 (30-5-85): Transporte de touros e animaes fe-rozes.

N.º 12 (30-5-85): Transporte de materias inflamaveis, explosivas ou perigosas.

Ampliações: 1.ª (13-6-14) — 2.ª (10-6-16) — 3.ª (15-10-16).

N.º 13 (6-12-06): Massas indivisiveis e volumes de grande comprimento.

Ampliação (7-12-11).

N.º 14 (15-6-96): Transporte de telha e tijolo.

Ampliações: 1.ª (15-9-01) — 2.ª (11-9-05) — 3.ª (15-12-05) — 5.ª (7-7-11) — 6.ª (2-5-12).

N.º 15 (30-11-07): Palha prensada e a granel.

N.º 17 (30-11-11): Carvao de pedra, cal, cimentos e productos ceramicos.

N.º 18 (30-11-11): Tóros de pinho, por vagão completo.

N.º 19 (24-3-13): Transporte de minerios em bruto, e quartzo em pedra.

Tarifas de serviço combinado**a) — Com a Companhia Portuguesa e mais além****Disposições de caracter geral:**

Appliação de tarifas no trafego combinado com a C. P. e mais além. (26-7-98).

Linha de Vendas Novas (2-5-04).

Linha de Coimbra á Louzã (27-12-06).

De grande velocidade:

N.º 1, N. B. (20-7-98): Mercadorias diversas, dinheiro e valores.

Annexos: 1.º (30-7-98) — 3.º (7-4-04) — 4.º (29-10-14) — 5.º (1-3-17).

N.º 2, N. B. (2-4-07): Bilhetes simples de passageiros.

N.º 3, N. B. (M.) (15-6-90): Transmissão de telegrammas.

N.º 7, N. B. (20-7-98): Bilhetes de ida e volta.

Annexos: 1.º (7-9-98) — 2.º (29-3-01) — 3.º (19-6-02) — 4.º (5-1-09) — 5.º (25-1-11) — 6.º (25-5-11).

N.º 10, N. B. (10-5-94): Transporte de peixe, fresco ou salpicado.

Annexo (12-5-94).

N.º 11, N. B. M. V. (10-4-07): Volumes de peso até 10 kilos.

Annexos: 1.º — 2.º (7-6-16).

N.º 12, N. B. (2-4-07): Bilhetes simples de passageiros.

N.º 14, N. B. (16-3-12): Reembolsos.

N.º 15, N. B. S. V. (16-11-04): Bilhetes collectivos, para grupos de passageiros, de 3.ª classe.

Annexo: (29-8-17).

N.º 17, N. B. E. V. (28-5-15): Viagens de recreio em grupos.

N.º 19, N. B. V. (17-6-16): Bilhetes de ida e volta, de e para Tondella e Vizeu.

De pequena velocidade:

N.º 5, N. B. (20-7-98): Gado vaccum.

Annexos: 1.º — 2.º (14-4-08).

N.º 6, N. B. (1-1-01): Mercadorias diversas.

Avisos ao Publico: 1.º (1-2-01) — 2.º (23-3-08) —

3.º (15-2-10) — 4.º (10-7-12) — 5.º (5-12-13) —

6.º (28-1-14) — 7.º (20-4-14) — 8.º (8-6-14) —

9.º (8-6-14) — 10.º (11-11-14) — 11.º (20-2-15) —

12.º (6-7-15).

N.º 9, N. B. (20-7-98): Transporte de taras vasias.

Aviso ao Publico (24-9-15).

N.º 9-bis, N. B. (15-12-88): Transporte de taras vasias, para as linhas hespanholas, ou vice-versa.

Aviso ao Publico (20-1-05).

N.º 13, N. B. M. (1-7-04): Transporte de cal e pedra.

Avisos ao Publico: 1.º (5-2-06) — 2.º (2-3-11) — 3.º (22-2-12) — 4.º (6-6-14).

N.º 16, N. B. (10-1-12): Transporte de adubos e correctivos.

Aviso ao Publico (6-7-15).

N.º 18, N. B. (19-7-13): Transporte de minerio de uranio.

b) — Com a Companhia Nacional**De grande velocidade.**

N.º 2, B. V. (5-6-00): Bilhetes de ida e volta para a Figueira.

N.º 3, B. V. (19-7-97): Bilhetes de ida e volta para Luso-Bussaco.

Ampliação (6-11-14).

De pequena velocidade:

N.º 1, B. V. (12-5-94): Transporte de telha e tijolo.

Ampliação: (15-9-01).

c) — Com a Companhia de Salamanca e mais além**De grande velocidade:**

N.º 2, B. N. S. M. (21-9-07): Transporte de generos frescos, etc.

N.º 8, B. S. M. N. (12-9-02): Transporte de generos frescos, aves e ovos.

Aviso ao Publico (27-12-09).

N.º 9, B. S. M. (15-9-04): Transporte de generos frescos, aves e ovos.

N.º 13, B. S. M. N. (15-12-10): Bilhetes de ida e volta, de Madrid a Figueira e Luso.

N.º 15, B. N. S. M. N. (11-9-14): Bilhetes simples, de Lisboa a Hendaya, ou de Irun a Lisboa.

De pequena velocidade:

N.º 3, B. N. S. M. (22-8-07): Transporte de mercadorias diversas.

Avisos ao Publico: 1.º (8-10-07) — 2.º (22-10-07) — 3.º (31-10-07) — 4.º (10-12-08).

N.º 4, B. N. S. (28-3-08): Transporte de cereaes, etc., em transito por Portugal.

N.º 5, B. S. M. (10-8-04): Transporte de gado.

N.º 6, B. S. (20-2-06): Transporte de carvão vegetal

N.º 7, B. S. (30-8-08): Transporte de palha prensada e não prensada.

N.º 10, B. S. M. (20-2-05): Transporte de madeiras.

N.º 12, B. S. (24-2-09): Transporte de casca de pinho.

N.º 14, B. S. M. (31-10-12): Transporte de travessas de pinho.

d) — Com diferentes Companhias

De grande velocidade:

N.º 4, P. (22-5-09): Bilhetes de excursão em Portugal.

Avisos ao Publico: 1.º (22-6-11) — 2.º (29-1-14).

N.º 8, N. H. (10-3-08): Passageiros e bagagens, sobre o Norte de Hespanha ou vice-versa.

Aviso ao Publico (10-12-12): Bilhetes directos e despacho directo de bagagens, de Lisboa-Rocio para varias estações hespanholas.

Tarifas especiaes de serviço combinado internacional

De grande velocidade:

3, P. H. F. (26-12-04): Recovagens, generos frescos — Portugal, França ou vice-versa.

301 (10-11-11): Bilhetes simples e bagagens — Portugal, França ou vice-versa.

302 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta — Portugal, França ou vice-versa.

Aviso ao Publico (23-7-14).

301 e 302 (15-10-12): Serviço directo de ou para Biarritz e St. Jean de Luz.

303 (25-10-11): Bilhetes collectivos, de ida e volta, e bagagens para familias.

306 (8-9-09): Transporte de cavallos entre França e Portugal.

307 (10-11-11): Bilhetes circulatorios entre França e Portugal.

310 (15-12-13): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.

314 (3-10-12): Bilhetes simples e bagagens — França-America do Sul ou vice-versa.

315 (3-10-12): Bilhetes de ida e volta — França-America do Sul ou vice-versa.

316 (10-11-11): Bilhetes simples para as colonias portuguezas da Africa e Cap Town.

317 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta em 1.ª classe para as colonias portuguezas da Africa e Cap Town.

318 (7-7-13): Reembolsos.

De grande e pequena velocidade:

Aviso (17-6-11): Boletins de franquia.

305 (2-2-12): Transporte de carruagens vasiaas com ou sem motor — Portugal-França.

De pequena velocidade:

302 (6-4-14): Transporte de massas indivisiveis de Portugal para França, ou vice-versa.

303 (11-9-09): Transporte de mobilia, em carros de mudança,

Annexo (10-11-10).

306 (8-9-09): Transporte de cavallos entre França e Portugal.

307 (1-7-14): Transporte de productos metallurgicos.

309 (15-8-12): Vagões de eixos intermudaveis, pertencentes aos expedidores.

Annexo (22-9-15).

LINHAS PORTUGUEZAS

Sul e Sueste — Está muito adiantada, a construção da estrada de Monchique ao apeadeiro de Pereiras, na linha do Sul, e que vem melhorar consideravelmente as relações d'aquella importante villa algarvia, e bem assim as das Caldas de Monchique.

A nova estrada está já concluida, inclusivé britada, até ao extremo da provincia do Algarve, faltando apenas 5 ou 6 kilometros no districto de Beja, para alcançar Pereiras; os quaes em breve estarão concluidas.

O apeadeiro de Pereiras, está situado em plena serra, motivo porque a differença de nivel para Monchique é muito pequena, o que não acontece de Portimão, cuja estrada é em rampa constante.

Uma vez esta estrada concluida as relações de Monchique e das Caldas passam a ser por Pereiras, ficando assim o percurso de caminho de ferro reduzido em 65 kilometros, e a estrada, se bem que tenha quasi a mesma distancia que para Portimão, dará mais facilidade ao tráfego, por ter menor differença de nivel.

Beira Alta. — Está concluido o caes da estação de Oliveirinha-Cabanas, que ficou um bello edificio, todo em alvenaria.

Esta estação, além da linha de sacco, para o serviço do caes, vae ter uma linha de desvio.

— Está concluida a estrada da estação de Pinhel para Alverca da Beira e Freixedas, onde liga com a estrada da Guarda a Pinhel.

Em virtude d'esta estrada ter mais 3 kilometros de distancia a Pinhel que a de Villa Franca das Naves, o tráfego e correio para aquella cidade, continua a fazer-se por esta estação. Parece, que, por isso, os povos circumvizinhos, vão pedir á Companhia para que a estação de Pinhel passe a denominar-se Banco, por ser a terra que lhe fica mais proxima.

Entre collegas

Só muito tarde tivemos conhecimento das amabilidades com que *O Rapido* noticiou o anniversario d'esta *Gazeta*, com phrases carinhosas para ella e para o nosso director, que — apesar de as considerarmos de exagerada bondade — muito penhoram a nossa gratidão.

O mesmo jornal transcreve, nos seus numeros de 5 de janeiro e 5 do corrente, os artigos aqui publicados sobre «Uma escola de ferro-viarios», concluindo por nos incitar a que tomemos a direcção d'esta iniciativa.

Agradecemos a ideia, que lisongearia a nossa vaidade, se ainda tivéssemos d'isso, mas o facto é que os annos e as decepções teem-nos ensinado que as poucas horas que o trabalho nos deixa livres, as devemos consagrar ao descanso indispensavel ao espirito e ao corpo, em vez de as gastarmos em iniciativas que muito iam d'accordo com os nossos desejos mas que só nos dariam, como é costume, fadigas e dissabores.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 % Beira Baixa e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mez de fevereiro de 1918, serão pagos os coupons de 1.º e 2.º semestres de 1916, e 1.º e 2.º semestres de 1917 das obrigações de 3 % «Beira Baixa» e 4 1/2 %, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %...

Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 44 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 45 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 46 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 47 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 48 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 49 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 50 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 51 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 52 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 53 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 54 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 55 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 56 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 57 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 58 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 59 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 60 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 61 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 62 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 63 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 64 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 65 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 66 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 67 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 68 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 69 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 70 da dita folha, Esc. 2500.

Pela apresentação do coupon n.º 71 da dita folha, Esc. 2500.

Resumo das principaes rubricas

A somma do balanço de 1917, é de escudos 320 946.697,509,5 e a de 1916, de 270.573.561,516,5...

A divisão, por especies, da existencia metalica nas caixas da sede e delegações, em 31 de Dezembro de 1917, era a seguinte: Ouro amoeado e em barra 8.570.659,508,5...

Em 1916 estes saldos eram: Ouro amoeado e em barra, 8.557.686,500; prata 3.264.599,500...

Comparando os dois saldos, apuram-se as seguintes differenças: Para mais: Ouro amoeado e em barra, 12.973,508,5...

Os lucros do Banco sommaram, no ultimo exercicio, 3.301.563,539, mais 26.242,599,5 do que em 1916.

O relatorio indica: Lucros totaes, 3.301.563,539; encargos, 1.188.798,514; passado a ganhos e perdas, 2.112.765,525...

Dividendo já distribuido, com relação ao 1.º semestre, 403.000,500; 15 por cento para o fundo de reserva variavel, 310.576,049...

D'esta importancia pertence metade ao Estado, ou sejam 407.466,573.

Para elevar o dividendo a 10 por cento, resolveu o Conselho Geral propor aos srs. accionistas a applicação da verba de 403.000,500...

Resolveu igualmente o Conselho Geral propôr que d'esta importancia se applicuem, com destino á Caixa de pensões e socorre-mento empregados do Banco, 15.000,500...

Circulação fiduciaria

Table with 2 columns: Date and Amount. Rows: Em 31 de dezembro de 1917... 193:131.127,537,5; Em 30 de dezembro de 1916... 140:377.915,537,5; Augmento em 1917... 52:753.212,500

As notas em circulação em 31 de dezembro de 1917, representaram o valor de 193:131.127,537,5.

O relatorio occupa-se ainda das negociações em que o Banco tem estado com o Governo sobre as novas bases, em estudo, para o regimen da circulação fiduciaria...

Banco Nacional Ultramarino. — Os lucros do exercicio de 1917, depois de deduzidos os encargos geraes e de adicionado o saldo que transitou do anno anterior, importaram em 134 contos.

Com esta applicação e levando em conta o premio proveniente da ultima emissão de accções, o fundo de reserva fica elevado a 2.500 contos e a reserva para liquidações na sede e no Ultramar, a 2.760 contos...

Os saldos da conta de Empréstimos hypothecarios foram nos ultimos tres annos os seguintes:

Table with 2 columns: Year and Amount. Rows: Em 1915... 1.757 contos; 1916... 1.694; 1917... 1.662

A importancia das notas em circulação, com referencia aos mesmos exercicios é a seguinte:

Table with 2 columns: Year and Amount. Rows: Em 1915... 5.989 contos; 1916... 7.483; 1917... 8.970

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1918.

Banco de Portugal. — Acaba de publicar-se o relatorio do nosso primeiro estabelecimento de credito, o qual era ansiosamente esperado pelo nosso meio financeiro e politico...

Pela sua leitura se vê a meticolosa attenção que a sua gerencia deu ao espinhoso encargo que lhe foi confiado, não só pelos negocios internos do Banco como tambem pelos ligados ao Estado...

Damos em seguida, resumidamente, os dados de maior importancia, extrahidos do referido relatorio:

Carteira commercial. — Conforme o balanço, o saldo d'esta rubrica é de, 110:401.188,580.

Sendo as principaes verbas:

Letras descontadas, 20:931.786,571,5. Letras a receber no paiz, 3:355.854,557,5. Bilhetes do Thesouro tomados ao Governo, ouro, 2:025.000,500...

Pelo balanço de 1916, o saldo era de 66:738.123,563.

Sendo de:

Letras descontadas, 18:149.132,581. Letras a receber no paiz, 2:368.151,590,5. Bilhetes do Thesouro tomados ao Governo, ouro, 2:025.000,500...

Differença para mais em 1917, 43:663.065,517.

Letras descontadas. — Em 1917 foram descontadas 80.928 letras de valor de 74:736.214,502, em 1916, 281.373 no valor de 61:961.025,580...

Empréstimos sobre penhores

Table with 2 columns: Location and Amount. Rows: Na sede... 971:140,587(5); Na caixa filial... 210:40,500; Nas agencias... 65:586,530; Total... 1:246.917,537(8)

Congresso de Caminhos de Ferro

A sua realisação em Madrid

A terceira secção d'este congresso, a que nos referimos no passado numero da *Gazeta*, dedicou-se a estudar as questões do pessoal, sobre as quaes havia varias theses apresentadas.

A conclusão adoptada foi que o Congresso accordava dirigir todas as suas energias e influencias para a consecução dos seguintes objectivos capitaes:

a) Projectar com toda a urgencia a organização superior por parte do Estado, de modo a fazer desapparecer a desconformidade existente entre algumas empresas ferro-viarias e o respectivo pessoal.

b) Exercer sobre o Estado toda a influencia possivel, para que a citada organização seja levada a cabo dentro do mais breve lapso de tempo; e

c) Não olvidar que a escolha do homem, ou homens que tem de implantar a alludida organização é, sem duvida alguma, o ponto mais importante de todos.

Quanto ás regras a adoptar para prevenir os conflictos sociaes nas linhas ferreas, a secção chegou a estas conclusões:

a) Que por um organismo superior do Estado se regulamentem os direitos e deveres do pessoal ferro-viario, prohibindo em absoluto o direito á grève, mas concedendo-lhe uma representação n'esse alludido organismo, para a garantia dos seus direitos.

b) Que para evitar desconsiderações no trato, sejam providas as chefias locais, depositos de machinas, secções de via ou de exploração, em agentes devidamente aptos, com titulo facultativo ou sem elle, mas sempre de grande cultura economica e social.

c) Que deve combater-se a falta de estimulo e de confiança no esforço individual, adoptando-se resolutamente a organização e a remuneração do trabalho pelos methodos scientificos mais empregados.

d) Que quanto ao pessoal de tracção, deve procurar elevar-se a sua cultura média, recrutando os machinistas, em parte, entre peritos mechanicos, previa pratica necessaria; procurando ao mesmo tempo, por todos os meios, inclusivé o da imposição pelo Estado, que o serviço de tracção não seja effectuado com combustiveis e materiaes de má qualidade, que influem poderosamente no descontentamento de machinistas e fogueiros.

Acerca do modo de conseguir a disciplina e a responsabilidade do pessoal ferro-viario, chegou a secção a estas conclusões:

a) Que se proceda á classificação do pessoal em dois grupos, incluindo no primeiro o directamente dedicado á exploração e administração dos transportes, e no segundo o meramente auxiliar.

b) Que pelo Instituto Nacional de Previsão se faça um estudo sobre a forma em que poderá vir a ser encarregado das pensões e jubilações do pessoal ferro-viario.

c) Que em breve prazo as companhias proponham as normas de ingresso e promoção, de soldos e cathogorias, correções e castigos, para todo o pessoal, com excepção dos chefes superiores de serviço; impondo-se a obrigação de publicar trimestralmente, pelo menos, todas as modificações havidas entre o pessoal por motivo de entradas, promoções, baixas, transferencia, castigos, etc.

Deve proceder-se a uma revisão radical do regulamento vigente, que é o de 1915, para a exploração de linhas ferreas de serviço publico em circumstancias anormaes, por haverem sido bem demonstradas as suas deficiencias, com a experiencia dos annos de 1916 e 1917, devendo a sua reforma inspirar-se nas seguintes normas:

a) Que o Estado não abdique das suas faculdades intransferiveis, tanto em iniciativa como na pratica, da sua intervenção directa.

b) Que o organismo encarregado da exploração, não assumas todas as responsabilidades de cada um dos membros que a compõem, com o fim de que estas possam debitar-se e exigir-se, fazendo especial menção das empresas, que em nenhum momento devem deixar de exercer, sob a sua exclusiva responsabilidade, as funcções que só ellas estão em condições de desempenhar.

c) Que o regulamento seja tão amplo e detalhado quanto seja necessario para que no momento da sua applicação não haja vacilações nem criterios diferentes.

Para as promoções do pessoal ferro-viario, a secção votou pela declaração da necessidade de ter-se em conta a conveniencia de distinguir diversas ordens de funcções, exigindo-se para cada uma d'ellas um recrutamento proprio, no qual se não reconheça privilegio algum e apenas a demonstração rigorosa da competencia exigida. Em cada empresa de linhas ferreas devem ser creadas juntas ou commissões mixtas especiaes com caracter arbitral, nas quaes tenham representação, além das empresas, cada uma das diferentes classes do pessoal, a cujas juntas ou commissões devem ser submetidas, em primeiro logar, as discordancias que venham a dar-se entre a administração e os empregados e entre as diversas agrupações entre si.

Foi reconhecida a necessidade de se dotar o Regimento de Caminhos de Ferro com a instrucção profissional adequada ao bom desempenho das suas importantes funcções, devendo crear-se Escolas especiaes de caminhos de ferro, em combinação com as Escolas de Artes e industrias, com as da Associação do Pessoal Ferro-Viario e com as do Regimento de Caminhos de Ferro, para cujo fim deverá nomear-se uma commissão para apresentar as respectivas bases no prazo de seis mezes.

Foi reconhecida a conveniencia de levar a cabo a unificação das bases de percepção por tonelada e kilometro da tarificação geral:

a) Devem refundir-se e unificar-se as condições geraes de applicação das tarifas, fazendo-as unicas e obrigatorias para todas as geraes e em todas as linhas.

b) Creação de uma nomenclatura unica, numerada e ampla, para a classificação das tarifas geraes, tendo-se em conta, ao classificar ou indicar a base, não só o valor da mercadoria, mas tambem o uso a que se destina, espaço que occupa e as condições de embalagem.

c) Que na tarificação especial para a qual devem estabelecer-se condições tambem especiaes de applicação, não sejam adoptadas outras denominações além das da nomenclatura geral numerada.

d) Que se proceda á unificação da estrutura da tarificação especial, creando-se modelos cujo numero seja reduzido e que a esses modelos se ajuste toda a classe de reduções de preços. meio unico de que possam ficar ao alcance dos empregados, e do commercio, os preços especiaes que se estabelecerem.

e) Que não haja mais de tres tarifas: geral, especial-local e especial-combinada, para a mesma classe de mercadorias.

f) Que as companhias estabeleçam comboios directos de mercadorias, para o mais rapido transporte das remessas e que quando estas cheguem ao seu destino se dê cohe cimento directo ao consignatario respectivo.

Reconhecendo por um lado as dificuldades de uma immediata reversão, e por outro a inconveniencia de prorrogar as concessões, e considerando que a politica ferro-viaria é uma parte da economia geral, o Congresso concorda em que se oriente esta politica de modo a conduzir á estatificação gradual dos caminhos de ferro, realisando

para isso, em momento opportuno, as operações financeiras necessarias.

Tambem foi approvada a conclusão de que se impõe o contacto permanente e intimo entre as companhias ferro-viarias e os elementos que hão-de ter a seu cargo as diversas rédes, em tempo de guerra.

A sessão de encerramento

Foi presidida pelo Ministro da Fazenda, secretariado pelos Srs. visconde de Eza, general Marvá, Cantos, Goicoechea, Goal e Vives.

Discursou em primeiro lugar o Snr. visconde de Eza, na sua qualidade de presidente do Instituto de Reformas Sociaes, o qual fez um resumo das conclusões votadas, pondo em relevo o que considera o eixo em volta do qual giram todas, eixo que não é senão o da nacionalisação dos caminhos de ferro hespanhoes, traçando uma réde completa dos mesmos em harmonia com as necessidades do paiz, utilizando por meio da reversão ao Estado o que já se acha construido d'essa réde, e impulsionando os projectos de construcção pendentes para que se concluam no mais breve prazo.

Fallou em seguida o Ministro da Fazenda, que declarou considerar este congresso como um passo mais no caminho da reconstituição economica, emprehendido com a guerra. Analysou e comentou, seguidamente, todas as conclusões votadas, applaudindo-as pelo seu caracter patriotico, como a que respeita á necessaria nacionalisação das linhas ferreas e terminou felicitando o Congresso pelos trabalhos realizados, declarando que o Governo procurará inspirar-se n'elles para lhes dar a devida realisação pratica na medida do possivel.

Sobre este discurso do representante do governo se encerrou a sessão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Brazil

Consta que o governo vae apresentar ao Congresso dos Deputados, na presente sessão legislativa, as bases para uma reorganisação dos serviços da linha ferrea Central do Brazil, que passem a ter administração autonoma.

A Empresa Assucareira «Usine de Santa Barbara», com séde no municipio paulista do mesmo nome, vae ligar as suas linhas ferreas ao ramal da Companhia Paulista, para facilidade do trafego das mercadorias que importa e exporta. Aquella empresa tem grande extensão de linhas ferreas que atravessam as zonas onde é cultivada a canna de que se serve para a fabricaçaõ do assucar.

O governo fez communicar ao Perfeito do Districto Federal, acerca do accordo existente entre a linha ferrea Central do Brazil e «The Leopoldina Railway Company Limited», para a construcção das linhas definitivas dessa ultima, entre Jockey Club e a margem esquerda do canal do Mangue, que, não se achando ainda approvados os projectos segundo os quaes deverão ser construidas definitivamente a estação terminal da Leopoldina e a linha de acesso, de que trata o referido accordo, não seria opportuna, por parte do seu Ministerio, a iniciativa de qualquer providencia.

O respectivo ministro da viação approvou a prestação de contas da Companhia da linha ferrea S. Paulo-Rio Grande, com respeito ás linhas garantidas d'esta companhia.

Da acta, constam os seguintes resultados:

«Linha de Hararé a Uruguay»: Receita, 3.902.352.159; despesa, 4.190.088.298, e «deficit» 267.736.139.

«Linha de Serrinha a Nova Restinga»: Receita, 605.999.858; despesa, 214.888.539, e saldo, 391.111.319.

«Ramal de Pavanapanema» (Trecho de Jaguarihyba a S. José): Receita, 107.069.657; despesa, 96.562.508, e saldo, 10.507.149.

«Linha de S. Francisco a Canoinhas»: Receita, 1.251.656.997; despesa, 1.011.878.414, e saldo, 239.778.583.

O mesmo ministro approvou as contas, relativas ao 1.º semestre do corrente anno, da linha Central do Macahé, pertencente á Leopoldina Railway.

Da respectiva acta consta que a receita foi, n'aquelle periodo, de 25.607.557, a despesa de 63.114.887, e o deficit de 37.507.330.

O Dr. Aguiar Moreira, Director da Linha Central do Brazil, dirigiu um officio aos sub-directores da segunda e terceira diviões da mesma linha, reclamando providencias no sentido de

ressar a pratica dos agentes das estações e conferentes incumbidos em os cabineiros de trabalhos de expediente e outros estranhos ás funcções inherentes ao serviço de que se devem occupar ininterruptamente, com a maior attenção e cuidado.

O governo foi informado, com referencia ao serviço da Leopoldina Railway, que antes de comecar o trafego em Praia Formosa, havia seis comboios entre as duas cidades (Capital e Petropolis) e foram logo augmentados para dez no mesmo dia em que se inaugurou aquella estação. Actualmente fazem-se quatorze, quer nos dias uteis, quer aos domingos, sendo sete em cada sentido.

A Leopoldina Railway pediu desistencia do privilegio para a construcção, uso e gozo do ramal de Capivary a Cabo Frio, allegando que, com a concessão do prolongamento da linha de Maricá até Iguaba Grande, o qual, de facto, foi construido, a construcção d'aquelle ramal importaria n'uma inutilidade, com enormes prejuizos para a Companhia, pois que a sua renda não seria sufficiente para cobrir as despesas do respectivo custeio.

O governo auctorisou o director da Réde de Viacão Cearense a estabelecer as seguintes residencias na 6.ª divisaõ provisoria da referida réde: tres no prolongamento da linha de Baturité, uma na de Sobral e duas na de Amarracaõ a Campo Maior.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Éditos de 30 dias

A contar da publicação do presente annuncio correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do fallecido agente, João Christovão Mendes Brandão, que tambem usou o nome de João Christovão Brandão, ex-encarregado do apeado da Cruz da Pedra, da Divisaõ da Exploraçaõ-Movimento, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de maio de 1887, concorrendo á divisaõ ou impugnando o pedido em requerimento dos filhos Jorge Brandão, Laura Adelina Mendes Brandão e Luiz Mendes Barreiros Brandão.

Findo este prazo será tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos effectos.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Vidago a Chaves

EMPREITADA T

Construcção da ponte de alvenaria sobre o rio Tamega

No dia 28 do corrente mez, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicaçaõ da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 259,25 e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5% do preço da adjudicaçaõ. As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitaçaõ verbal, se a houver, e do direito de reclamaçaõ acerca dos actos do concurso.

As condições de arremataçaõ, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15, no Serviço de Construcção d'esta Direcção, na estação do Porto e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

A MÃE — 5 actos — pela eminente tragica Italia Vitaliani

AGENTE SECRETO — 2 partes

11.º capitulo do emocionante film:

A Seita Tenebrosa

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1918

Table with multiple columns for train routes: COMP. PORTUGUEZA, MINHO E DOURO, VALLE DO VOUGA, SUL E SUESTE, BEIRA ALTA, NACIONAL. Includes departure and arrival times for various stations like Lisboa, Coimbra, Porto, and Braga.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Shipping advertisements for Companhia da Mala Real do Pacifico, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo e Buenos Aires, A sahir de Leixões, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos.

Advertisement for FREIO DO VACUO (Vacuum Brake) by Clayton. Includes technical diagram of the brake mechanism and text describing its features: automatic and non-automatic for steam and electric railways, high pressure, rapid action, simple construction, modern action, and near-zero maintenance.