

## SUMMARY

Reformas de alcance, por J. Fernando de Sousa.....	371
Parte Official — Secretaria de Estado dos Abastecimentos — Decreto n.º 5:039.....	373
Atrazos de correio.....	376

Viagens e transportes.....	377
Linhas ferreas brasileiras.....	378
Documentos para a historia, (Continuação).....	379
Parte inanceira:	
Carteira.....	380
Boletim commercial e financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	381
O esforço americano.....	382
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (continuação).....	383
Horario dos comboios.....	384

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

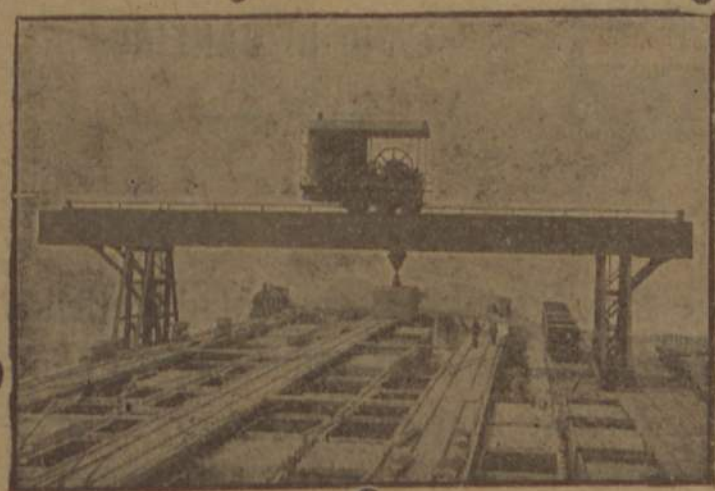
ESCRITORIO

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 completas 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 & Co.* — **Cimento «Candiot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLL** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro. Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas**

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 á intallados.

**RANSOMES & RAPIER, LTD.**

DEPT. D.

2, VICTORIA STREET,

LONRES, S. W.

Endereço para telegrammas { «Ransomes & Rapier, London»  
e Cablegrammas { «Sluice London»



Appareilhydraulico de parada, de curso de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



# “A Gloria Portuguesa”

## COMPANHIA DE SEGUROS

**CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS**

**Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º**

**Telegrammas:**

**“PORTUGUESA”**

**Telephones**

**Expediente: C. 1202**

**Direcção: C. 3376**

**Escriptorio agencial: Rua do Ouro, 184, 1.º — Telephone C. 1354**

**FILIAIS EM:**

**COIMBRA**

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

**PORTO**

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes

e correspondentes em todas

as terras do País



**DELEGAÇÕES EM:**

**Braça**

**Tomar**

**Torres Vedras**

**Funchal**

**Faro**

Brevemente serão instaladas  
as delegações em NEW-YORK  
e RIO DE JANEIRO

**Effectua os seguintes seguros:**

**Ramo vida** — Vida inteira, temporaria, mixto, prazo fixo, conjuncto, combinado, efeitos multiplos, capital progressivo, capital differido, rendas vitalicias, immediatas e differidas, seguro complementar, nas combinações da vida inteira, mixto, prazo fixo e efeitos multiplos, e seguro de accidentes de trabalho.

**Seguros reaes** — Incendio, roubo (isolado ou em conjuncto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, grèves e tumultos, crystaes e riscos de guerra.

**DIRECÇÃO DA COMPANHIA**

Dr. Francisco Maria da Cunha, Dr. João dos Santos Monteiro e Francisco Alves (Director gerente).

**BANQUEIROS GERAES**

**José Augusto Dias, Filho & C.ª**



# 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

24.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Dezembro de 1918 Numero 744

## Reformas de alcance

Trouxe-nos enfim o *Diario do Governo* uma serie de providencias, que remodelam por completo a organização dos caminhos de ferro do Estado e põem termo á situação confusa e precaria originada pelos successivos decretos publicados n'estes ultimos tempos.

O actual Secretario de Estado dos Abastecimentos, o Sr. Pinto da Cruz Azevedo, depois de dominar com energia a grêve de character revolucionario iniciada nas linhas do Sul e Sueste e preparada nas outras, entendeu, e muito bem, que era tempo d'encerrar a phase das transigencias e de restaurar a disciplina tão fundamentalmente abalada.

Para isso, suspendeu o decreto 4:903, cuja analyse é ocioso fazer (*parce sepultis!*) e convidou a Comissão revisora dos decretos 4:205 e 4:206 a ultimar com urgencia os seus trabalhos.

Da proposta da Comissão, perfilhada com algumas modificações, sahio o decreto com força de lei n.º 5:039, de 30 de novembro, <sup>(1)</sup> baseado em numerosos considerandos, que são uma verdadeira affirmacão dos principios em que se deve basear a revisão das novas leis sobre caminhos de ferro.

A Direcção Geral dos Transportes Terrestres, de triste memoria e que de facto apenas se occupou de caminhos de ferro, é extincta e substituida por uma Direcção Geral de Caminhos de Ferro, á qual são retirados os assumptos concernentes á gerencia das linhas do Estado, tendo nas que se referem a linhas concedidas a empresas e nos problemas geraes que interessam a nossa rede ferro-viaria, largo campo de acção.

Restabeleceu-se a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em normas semelhantes ás da lei de 1899, definindo-se n'um regulamento as suas attribuições e funcionamento e traçando n'um regulamento geral os lineamentos da organização das duas Direcções subordinadas ao Conselho, o qual proporá os regulamentos especiaes que de aquelle derivam revendo os diplomas anteriores, e bem assim as tabellas de quadros e vencimentos.

E' portanto revogado o decreto 4.206, titulos I e II, concernentes á Direcção Geral dos Transportes e ás Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, assim como o decreto 4:903, que operou como um revulsivo, ou antes foi a gota de agua que fez trasbordar o copo, encerrando o periodo de intervenções abusivas do pessoal na organização dos serviços.

Do decreto 4:206 fica parte em vigor e parte suspenso, o titulo III, que reorganizou a Direcção de Fiscalização aguardando o trabalho de revisão que á Comissão foi confiado, e o titulo IV, regulamento de passes e bonus, cuja revisão incumbe ao novo Conselho.

(1) Que principiemos hoje a publicar como de costume. Vide *Parte Official*.

Finalmente é revogado o decreto 4:205 e são mantidos em vigor o decreto de 31 de dezembro de 1864 e o Regulamento de policia e exploração, de 11 de abril de 1868, que são, com o Titulo X, Livro II do Código Commercial, as leis fundamentaes da constituição e exploração dos nossos caminhos de ferro.

Só a ignorancia audaz e mal intencionada dos auctores do decreto 4:205, abusando da confiança do Sr. Machado Santos, ousariam substituir tão sabios diplomas, consagrados por longos annos de applicação, por um apontado de preceitos gandaiados ao sabor da malignidade da intenção e enfeixados a trouxe-mouxe.

E' inutil repetir a minuciosa critica d'esse triste diploma.

Ao revogal-o deixa o Governo affirmada a necessidade de uma criteriosa e competente revisão dos regulamentos em vigor, em harmonia com a situação que para a vida economica do paiz resultar da profunda crise mundial determinada pela guerra.

Era a unica solução racional que podia ser adoptada. Não regatearemos, pois, louvores ao Governo que a adoptou e corrigiu corajosamente o erro anteriormente praticado.

Passemos agora á analyse dos tres diplomas annexos ao decreto 5:039.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro tem a seu cargo tudo o que diz respeito aos caminhos de ferro explorados por empresas e ainda aos estudos geraes que interessam a nossa rede. A enumeração dos assumptos que lhe são commettidos, feita no art. 3.º do decreto, mostra quão util funcção ella pode desempenhar.

Para a execução do seu expediente restaura-se a Repartição de Caminhos de Ferro a cargo de um engenheiro, tendo uma secção tecnica e outra administrativa.

O pessoal da Direcção Geral fórma, com o dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, um quadro do qual são destacados os que n'ella servem.

Do decreto 4.206 a unica providencia rasoavel foi a creação da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, sem ter porém mais funcções definidas que a liquidacão de garantias de juro e o exame de tarifas.

A garantia de juro só demanda a intervenção de uma corporação consultiva quando surge, excepcionalmente, alguma duvida ou litigio; fóra d'esses casos é um assumpto de mero expediente e verificacão de contas.

Outros assumptos importantes lia que importava designar explicitamente para objecto de estudo da Junta, como a classificacão, concessão e resgate de caminhos de ferro; a unificacão dos elementos de exploração das diversas linhas; o exame dos litigios entre o Governo e as Companhias, incluindo os relativos ás garantias de juro; a abertura ou supressão de estações; etc.

Sendo uma corporação destinada a consultar sobre os assumptos geraes, que dizem respeito á rede ferroviaria, devem ter n'ella representacão as diversas competencias officiaes que se relacionam com os seus trabalhos, e delegados de corporações que representam os diversos interesses economicos.

Foi pois a sua composicão modificada, dando-se n'ella representacão não só ás associações de Agricultura, Industriaes e Commercias, como ás dos Engenheiros civis e dos Advogados, a todas as quaes a lei eleitoral deu representacão no Senado.

Incluiu-se tambem um delegado do Ministerio da Guerra, alguns vogaes technicos da classe dos inspectores de obras publicas e minas e o director geral do commercio agricola.



Excellentes serviços pode prestar a nova Direcção Geral se cumprir o programma que lhe é traçado no regulamento.

O regulamento da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado pouco differe do de 1899, a não ser na composição do Conselho, composto apenas de elementos officiaes e tendo dez membros, incluindo o presidente.

As attribuições do Conselho são sensivelmente as mesmas do regulamento de 1899. Dão-se porém mais largas funcções á Comissão Executiva, composta de tres engenheiros, seus vogaes, e em cujos trabalhos toma parte o presidente do Conselho quando o julgue conveniente ou a Comissão reclame a sua presença. E' uma formula de transacção entre as duas correntes de opinião que se manifestaram na Comissão.

Queriam uns que o presidente do Conselho o fosse tambem da Comissão Executiva, exercendo assim as funcções de Administrador geral.

Entendiam outros que apenas devia presidir ao Conselho, sem intervir nos actos da Comissão Executiva.

As sessões ordinarias do Conselho serão apenas quinzenaes, podendo até sem inconveniente ser mensaes, pois só os assumptos geraes e mais importantes dependem de voto pleno do Conselho.

Desapareceu a homologação do Ministro para as resoluções que são da alçada do Conselho, o que só servia para demorar o expediente.

O terceiro regulamento organisa os serviços das Direcções, baseando-se no de 16 de novembro de 1899.

Restabeleceu-se a classica unidade do serviço de contabilidade e thesouraria, que havia sido arbitrariamente dividido em dois.

Como disposição transitoria e para attender a situações abusivamente creadas, a que é costume chamar direitos adquiridos, mantem-se autonoma a secção de escripta enquanto permanecerem na actividade os actuaes chefes de serviço de Escripta e Contabilidade.

Um paragrapho infeliz do art. 3.º vem, porém, dar a mesma autonomia com caracter permanente á secção de Thesouraria e a cathegoria de chefe de serviço ao thesoureiro, brigando assim com a doutrina do proprio artigo e do art. 17.º em que se definem as attribuições de serviços.

Em toda a parte a Thesouraria é uma dependencia da Contabilidade e lhe está subordinada. Na Companhia Real é a Contabilidade geral quem superintende n'ella.

As considerações de conveniencia do serviço e até razões de ordem pessoal aconselhavam a integridade do trabalho da Comissão,

Os factos se encarregarão de demonstrar a necessidade de restabelecer a unidade proposta e de acabar com uma autonomia que só pode ser prejudicial ao serviço.

A principal innovação que se nota no regulamento é o agrupamento dos tres serviços: Trafego, Movimento e Reclamações, Fiscalisação e Estatística, n'uma Divisão de Exploração, na qual superintende um engenheiro Chefe de Exploração, que assegura a rapidez e unidade das resoluções e a simplificação do expediente. Como órgãos externos haverá as circumscripções, a cargo de sub-chefes de Exploração, que tem sob as suas ordens os inspectores.

As regras de promoção e os preceitos disciplinares são cuidadosamente definidas nos regulamentos, conciliando as conveniencias do serviço com os direitos do pessoal.

Alargam-se as attribuições dos directores e chefes de serviço.

Quanto a quadros e vencimentos ficam para regulamentos especiaes que o novo Conselho elaborará.

Convém mencionar a fixação de 10 horas para o trabalho do pessoal de via, remediando a insufficiencia do limite de 8 horas, levianamente estabelecido sem se ter em conta a disparidade d'esse serviço do trabalho aturado de officinas.

Foi retirado aos bilhetes de identidade o caracter de passes, e prescripto que mesmo fóra das horas de serviço nenhum agente se póde ausentar sem licença, o que contribuirá para restabelecer a ordem e a disciplina.

Em resumo, o grupo de providencias decretadas constitue um trabalho methodico e ordenado e vem fechar o triste parenthesis de decretos precipitados, publicados sob a pressão do pessoal indisciplinado.

O actual Secretario de Estado dos Abastecimentos, o Sr. Cruz Azevedo, prestou assim ao paiz um serviço relevantissimo. Com a mais louvavel energia reprimiu um movimento revolucionario manifestado pela grêve do Sul e Sueste, á qual se seguiria a das outras linhas.

Fez ver ao pessoal que a disciplina não é uma palavra vã e que a capitulação do principio de auctoridade cessava por completo. Ordenou em seguida o cahos em que cahira a regulamentação dos serviços ferro-viarios, preparando-lhes melhor futuro.

Bem haja pela sua obra, realisada em communidade de vistas com o illustre e prestigioso Chefe de Estado.

Seria injustiça omittir n'esta homenagem o nome de um engenheiro zeloso e distincto, homem de ordem e disciplina, a cuja collaboração dedicada se deve em boa parte esta obra: o Sr. engenheiro Moraes Sarmiento, chefe de gabinete do Sr. Secretario dos Abastecimentos.

E' justo que se preste igualmente a devida homenagem ao digno Secretario de Estado da Agricultura, Dr. Fernandes de Oliveira, ao qual se deve a suspensão dos decretos 4:205 e 4:206 e a nomeação da Comissão a fim deos rever, á qual deu os mais amplos poderes para abranger no seu estudo o que julgasse necessario para a conveniente reorganisação dos serviços.

Desempenhou-se cabalmente a Comissão da ardua tarefa que lhe foi incumbida. Merecem elogios os delegados do pessoal, Alvaro de Figueiredo, chefe de estação da Companhia Portugueza, e José Fernandes, chefe de deposito do Sul e Sueste, pela sua attitude correcta, pelo modo sensato por que prestaram a sua collaboração.

Para completar a obra realisada resta uma parte difficil: a escolha dos engenheiros que devem ser encarregados de a executar. E' o caso do *quid vanae leges sine moribus*.

E' preciso firmeza, bom criterio, rapidez de resoluções, defeza de prerogativas, espirito de criteriosa economia, prudente energia disciplinadora. A obra é difficil, não porém impossivel, para salvar as linhas do Estado da desordem e descredito em que cahiram.

E' preciso que o Conselho se não deixe annullar; que seja com a sua Comissão executiva e não com o pessoal e os directores que os assumptos sejam tratados pelos ministros.

Antes de terminar não deixarei de mencionar com prazer a solução que os §§ 1.º e 2.º do artigo 1.º do regulamento do Conselho dá ao importante problema das estações fluviaes do Sul e Sueste, em Lisboa, ficando assegurado no terrapleno da Alfandega, para a estação de passageiros, o lugar que ha muito estaria occupado sem as absurdas oposições suscitadas.



## PARTE OFFICIAL

## Secretaria de Estado dos Abastecimentos

DECRETO N.º 5:039

Considerando que por decreto n.º 4:389 de 11 de Junho ultimo foi suspensa a execução do decreto n.º 4:205 e do titulo II do decreto n.º 4:206 de 4 de Maio do corrente anno e encarregada uma comissão de apreciar as disposições dos referidos decretos e as reclamações a que deram lugar, propondo as modificações, supressões ou acrescentamentos que julgasse necessários e convenientes;

Considerando que dos trabalhos da referida comissão resulta a necessidade de restabelecer a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e o respectivo Conselho de Administração, assegurando-se pelas regras de funcionamento deste e da sua Comissão Executiva a rapidez das resoluções e a efectivação das responsabilidades inherentes á gerencia de tão importantes parcelas do dominio publico, factores valiosissimos do progresso economico do paiz;

Considerando que não convém ao regular funcionamento de tão complexos serviços, com as respectivas responsabilidades administrativas e financeiras, a concentração e resolução de todos os assuntos na mão de um Director Geral, cumulativamente com o expediente referente ás multiplas relações do Estado com as Companhias concessionarias de caminhos de ferro;

Considerando que a experiencia tem mostrado a necessidade de reorganizar devidamente a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, conforme propõe a referida Comissão, retirando-lhe o encargo da gerencia dos Caminhos de Ferro do Estado, e de providenciar sobre o estudo e resolução de numerosos assuntos inherentes ao desenvolvimento da rede ferro-viaria nacional, definindo melhor as atribuições da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro e dando nela representação aos serviços publicos e corporações que melhor podem contribuir para o estudo de tão complexas questões;

Considerando que pelo seu caracter técnico e função commercial os serviços de construção e exploração de caminhos de ferro e respectiva fiscalização devem manter se incorporados na Secretaria de Estado do Comercio, logo que deixe de ter razão de ser a função extraordinaria e transitória da dos abastecimentos;

Considerando que importa desde já rever e codificar os numerosos diplomas fragmentares que regem as Direcções de Caminhos de Ferro do Estado, substituindo-os por um regulamento geral, do qual dimanem em seguida os diversos regulamentos complementares preparados pela Administração dos mesmos Caminhos de Ferro, em colaboração com os Directores, logo que seja reconstituída, conforme a proposta da Comissão encarregada desse estudo, e tendo-se em conta as circunstancias actuais, bem como a necessidade de assegurar a disciplina indispensavel ao bom funcionamento dos serviços ferro-viarios;

Considerando que a revisão definitiva dos preceitos do Codigo Commercial e do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e do regulamento de policia e exploração de 11 de Abril de 1868, só pode ser cabalmente efectuada, quando cesse a anormalidade das circunstancias actuais e se definam claramente as repercursões da presente guerra na economia nacional, sendo essa revisão ponderadamente estudada por entidades competentes, que tenham na devida conta as modificações que no que respeita aos transportes haja de carecer o nosso direito commercial;

Considerando que a sabia legislação anterior, sancionada por largos anos de experiencia e temperada na applicação pelo senso pratico, pode sem inconveniencia continuar regendo a acção fiscal do Estado sobre os serviços ferro-viarios e as relações entre o publico e as empresas, até que a sua conveniente revisão se efectue oportunamente;

No uso dos poderes conferidos pelas leis N.ºs 375 de 2 de Setembro de 1915 e 491 de 12 de Março de 1916,

Em nome da Nação o Governo da Republica decreta e eu promulgo para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º — E' extinta a Direcção Geral dos Transportes Terrestres e criada a Direcção Geral de Caminhos de Ferro nos termos do respectivo Regulamento junto ao presente decreto.

Art. 2.º — E' restabelecida a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado nos termos do Regulamento junto ao presente decreto.

Art. 3.º — E' aprovado o Regulamento Geral das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado junto ao presente decreto ficando o Governo autorizado a publicar, sobre proposta da Administração dos Caminhos de Ferro, os regulamentos especiais naquelas previstas e proceder á revisão dos quadros e vencimentos do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, codificando os preceitos em vigor que hajam de ser mantidos.

Art. 4.º — São revogados os decretos n.ºs 4:205 de 4 de Maio e 4:903 de 16 de Outubro ultimo e são mantidos em vigor o decreto de 31 de Dezembro de 1864 e o regulamento de policia e explo-

ração de 11 de Abril de 1869, devendo o Governo encarregar oportunamente uma comissão, em que tenha representação o pessoal, tanto das linhas do Estado como das exploradas por empresas, de proceder á revisão dos referidos diplomas, bem como dos preceitos do Codigo Commercial relativos aos transportes.

Art. 5.º — São revogados os titulos I e II do decreto n.º 4:206 de 4 de Maio ultimo.

Art. 6.º — E' revogada a legislação em contrario.

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

Os Secretarios de Estado de todas as Repartições o façam publicar. Paços do Governo da Republica, em 30 de Novembro de 1918. —SIDONIO PAIS—Antonio Bernardino Ferreira—Jorge Couceiro da Costa—João Tamagnini de Sousa Barbosa—Alvaro Cesar de Mendonça—João do Canto e Castro Silva Antunes—Antonio Caetano de Abreu Freire Egas Moniz—João Alberto Pereira de Azevedo Neves—Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá—José Alfredo Mendes de Magalhães—Henrique Forbes de Bessa—Eduardo Fernandes de Oliveira—José João Pinto da Cruz Azevedo.

## Organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

## CAPITULO I

## Constituição e atribuições da Direcção Geral

Artigo 1.º — E' creada na Secretaria de Estado dos Abastecimentos uma Direcção Geral, denominada *Direcção Geral de Caminhos de Ferro*, que tem a seu cargo todos os assuntos relativos aos caminhos de ferro do Continente, com excepção dos que se referem á administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 2.º — A Direcção Geral de Caminhos de Ferro comprehende:

a) Uma repartição, denominada *Repartição de Caminhos de Ferro*;

b) A Direcção da fiscalização das linhas exploradas por empresas, que se denominará *Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro*.

§ unico. — Junto da Direcção Geral funciona uma corporação consultiva, que se denominará *Junta Consultiva de Caminhos de Ferro* e tem por secretaria a Repartição de Caminhos de Ferro.

Art. 3.º — Os serviços da Direcção Geral comprehendem especialmente:

1.º — Classificação, estudos, concessões e resgate de linhas ferreas;

2.º — Fiscalização tecnica e commercial dos caminhos de ferro explorados por empresas;

3.º — Instruções especiaes acêrca de reconhecimentos, anteprojectos e projectos de caminhos de ferro, exame e aprovação dos mesmos;

4.º — Licenças para construções junto dos caminhos de ferro explorados por empresas;

5.º — Horarios e tarifas;

6.º — Liquidação de garantias de juro;

7.º — Estatística geral de caminhos de ferro, instruções e normas uniformes a que deva ser subordinada;

8.º — Unificação técnica e commercial dos elementos essenciais da construção, e exploração de caminhos de ferro e bem assim do material circulante;

9.º — Codificação da legislação especial de caminhos de ferro e elaboração da historia da constituição e exploração da rede ferro-viaria;

10.º — Congressos de caminhos de ferro;

11.º — Tudo o que diz respeito ao pessoal da Direcção Geral e da Direcção Fiscal;

12.º — Estudo e preparação da mobilização dos meios de transportes terrestres, quando necessaria.

§ unico — O exame técnico dos projectos de linhas ferreas e suas dependencias será pela Direcção Geral solicitado do Conselho Superior de Obras Publicas.

Art. 4.º — Compete á Repartição de Caminhos de Ferro:

1.º — Preparar, realizar, expedir e arquivar todo o expediente dos assuntos a cargo da Direcção Geral e da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

2.º — Os estudos técnicos, economicos, administrativos e financeiros que se prendam com a construção e exploração da rede ferro-viaria.

Art. 5.º — A Repartição de Caminhos de Ferro divide-se em duas secções:

1.ª Secção-técnica. — Assuntos técnicos e economicos da competencia da Repartição.

2.ª Secção-administrativa. — Expediente, tudo que respeita ao pessoal, superintendencia no serviço do pessoal menor, inventarios, organização de folhas e processos de pagamento de vencimentos e de garantias de juro.

Art. 6.º — A Direcção Fiscal compete a fiscalização dos caminhos de ferro explorados por empresas sob a autoridade da Direcção Geral, nos termos da respectiva organização.



## CAPITULO II

## Pessoal

Art. 7.º—A testa da Direcção Geral ha um engenheiro de categoria não inferior a engenheiro chefe dos quadros legais de Obras Publicas ou de Minas, de livre escolha do Secretario de Estado e que terá a categoria de Director Geral.

Art. 8.º—Compete ao Director Geral:

1) Regular o trabalho da sua Direcção, em harmonia com as leis, regulamentos e ordens emanadas do Secretario de Estado;

2) Orientar e dirigir superiormente a execução dos diversos serviços;

3) Apresentar ao Secretario de Estado os assuntos que necessitem de resolução superior, informando-os com o seu parecer, escrito ou verbal;

4) Preparar as propostas de lei, decretos, regulamentos gerais ou privativos, relatórios ou quaisquer outros trabalhos que o Secretario de Estado determine;

5) Propor ao Secretario de Estado as reformas e melhoramentos que julgue necessários;

6) Propor a publicação official de trabalhos especiais, elaborados em qualquer das dependencias da Direcção Geral;

7) Colocar, dar posse e transferir nos termos das respectivas organizações, o pessoal dependente da Direcção Geral;

8) Aplicar aos funcionarios, dependentes da sua Direcção Geral, as penas disciplinares, que os regulamentos prescrevem;

9) Conceder licença, ao pessoal, até trinta dias;

10) Propor a aposentação dos funcionarios, quando assim interesse ao serviço;

11) Corresponder-se directamente, em nome do Secretario de Estado, com quaisquer repartições publicas;

12) Mandar passar as certidões que lhe sejam pedidas;

13) Assinar todo o expediente e bem assim quaisquer annuncios, tanto para o *Diário do Governo*, como para outros jornais, podendo delegar no Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro

14) Inspeccionar, sempre que julgue conveniente, o serviço de todas as dependencias da sua Direcção e bem assim as linhas férreas do paiz exploradas por empresas;

15) Celebrar os convénios com as empresas para a concessão de passes e bônus ao pessoal de serviços publicos.

Art. 9.º—A testa da Repartição de Caminhos de Ferro ha um engenheiro dos quadros legais de Obras Publicas ou de Minas, nomeado pelo Secretario de Estado sob proposta do Director Geral.

Art. 10.º—O Director Geral é coadjuvado e substituído nos seus impedimentos pelo Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro.

Art. 11.º—A testa da secção técnica ha um engenheiro dos quadros a que se refere o art. 9.º, nomeado nas mesmas condições que o Chefe de Repartição, coadjuvado por um condutor com prática de caminhos de ferro.

Art. 12.º—A testa da secção administrativa ha um 1.º official com a categoria de Chefe de Secção, do quadro da Direcção Geral, organizado nos termos do presente decreto.

## Pessoal administrativo

## Nomeações e promoções.

Art. 13.º—Os serviços da Repartição de Caminhos de Ferro e os da Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado são de-empenhados por pessoal formando um único quadro, denominado *Quadro do Pessoal da Direcção Geral dos Caminhos de ferro*.

Art. 14.º—A admissão dos officiaes n'este quadro effectua-se pela menor categoria e por concurso de provas práticas, ao qual são admitidos os escripturarios, e chefes de estação, principaes e de 1.ª classe, dos Caminhos de Ferro do Estado, os escripturarios e fiscaes da Direcção Fiscal e, além destes, os individuos estranhos ao serviço publico que satisfaçam ás seguintes condições:

1.ª Ser portuguez;

2.ª Não ter menos de dezoito nem mais de trinta anos de idade;

3.ª Ter sufficiente robustez, atestada pela competente Junta Medica;

4.ª Ter cumprido a Lei do Recrutamento na parte que lhe for applicavel;

5.ª Não ter responsabilidade criminal;

6.ª Ter pelo menos a habilitação do curso geral dos liceus, 2.ª secção, ou o curso completo duma escola elementar de commercio ou duma escola industrial.

§ 1.º São motivos de preferencia os bons serviços prestados em Caminhos de Ferro do Estado ou na Direcção Fiscal e, em igualdade de provas práticas, o maior numero de habilitações litterarias.

§ 2.º Se algum dos concorrentes admitidos tiver o curso superior do commercio e satisfizer nas provas praticas será ele o preferido, e sendo mais de um com essa habilitação terá a preferencia, em igualdade de provas praticas, o que mais classificado tiver sido n'aquelle curso.

Art. 15.º—As promoções dos officiaes de cada classe á immediatamente superior são feitas alternadamente por concurso e anti-

guidade, sendo a primeira vaga que se der, depois de preenchido o quadro como se estabelece no artigo 27.º, provida por concurso.

§ 1.º N'estes concursos são tidos em conta o tempo e qualidade do serviço prestado, as habilitações e os antecedentes disciplinares do candidato.

§ 2.º Os programas dos concursos são elaborados e publicados com a devida antecedencia.

Art. 16.º—Os resultados de cada concurso consideram-se validos durante dois anos para o preenchimento das vagas que n'esse periodo ocorrerem.

Art. 17.º—As nomeações e promoções do pessoal d'este quadro são da competencia do Secretario de Estado sob proposta da Direcção Geral.

Art. 18.º—Os continuos e serventes da Direcção Geral e do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, salvo a excepção do § 2.º do art. 26.º, pertencem ao quadro do pessoal menor da Secretaria de Estado dos Abastecimentos e a esta são requisitados.

## Faltas, licenças e penas disciplinares

Art. 19.º—São applicáveis ao pessoal do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro as disposições que sobre faltas, licenças e penas disciplinas vigorarem para o pessoal do quadro da Secretaria de Estado dos Abastecimentos.

## Quadros e vencimentos

Art. 20.º—O quadro do pessoal da Direcção Geral é o que consta da tabela anexa ao presente decreto.

Art. 21.º—Os vencimentos do pessoal da Direcção Geral, tanto técnico como administrativo, são os das correspondentes categorias na Secretaria de Estado do Comércio.

## CAPITULO III

## Da Junta Consultiva

Art. 22.º—Compete á Junta Consultiva dar parecer fundamentado sobre os assuntos relativos a caminhos de ferro, que pelo Director Geral, em nome do Secretario de Estado, forem submetidos ao seu exame, e especia'mente sobre:

1.º Classificação, concessão e resgate de linhas férreas e respectivos contractos;

2.º Exploração commercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

3.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais; internas e combinadas, de quaesquer administrações, incluindo as das linhas do Estado;

4.º Estabelecimento ou encerramento de estações ou apeadeiros.

5.º Os contractos de qualquer natureza entre as empresas, ou d'estas com particulares, que por lei estejam sujeitos á sanção do governo;

6.º Unificação técnica e commercial dos elementos essenciaes de construção e exploração de caminhos de ferro;

7.º Exame dos litigios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão, substituindo o Conselho Superior de Obras Publicas, quando nos contratos vigentes este se ache designado para esse efeito;

8.º Liquidação das garantias de juro, quando ácerca dela se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;

9.º Emissão de obrigações que as empresas de caminhos de ferro pretendam effectuar, sobre tal materia, quando pela Repartição competente seja solicitada a consulta.

Art. 23.º—A Junta Consultiva pode tomar a iniciativa de propostas sobre revisão e substituição de tarifas e sobre convenções entre administrações para serviços comuns e combinados.

Art. 24.º—A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro tem a seguinte composição:

Secretário de Estado dos Abastecimentos, presidente;

Director Geral de Caminhos de Ferro, vice-presidente;

Director Geral de Obras Publicas;

Director Geral das Minas e Serviços Geologicos;

Director Geral do Comércio;

Inspector Geral de Agricultura;

Administrador Geral das Alfandegas;

Um vogal técnico da Comissão Executiva dos Caminhos de

Ferro do Estado, delegado do respectivo Conselho;

Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro;

Um delegado do Ministerio da Guerra;

Director do porto de Lisboa;

Director do Porto de Leixões;

Um delegado da Associação dos Advogados.

Um delegado de empresas exploradoras de caminhos de ferro;

Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro, secretario;

§ unico. O vogal representante da corporação dos advogados é por ella designado, e serve pelo prazo de três anos podendo ser reconduzido.



Art. 25.º—A Junta Consultiva reúne por convocação do seu vice-presidente e funciona com a maioria dos seus membros, podendo funcionar com um terço depois de segunda convocação.

§ 1.º Poderá ser convocada a Junta quando seis dos seus vogais o solicitem, em pedido fundamentado, ao presidente.

§ 2.º A distribuição dos processos é feita pelo vice-presidente a um dos vogais, que sobre ele dará por escrito o seu parecer, servindo este de base a discussão da Junta.

§ 3.º Nenhum dos vogais presentes a uma sessão pode abster-se de votar, podendo assinar vencido, ou fazer declaração de voto.

§ 4.º Se o parecer, apresentado por um vogal, fôr regeitado por maioria, é o processo distribuído a um dos vogais, que tenha votado contra, para elaborar outro parecer, sobre o qual incide nova discussão da Junta.

§ 5.º Os processos sobre que a Junta fôr chamada a emitir parecer não prejudicam a acção e jurisdição dos tribunais competentes, quando o assunto tenha de ser por eles julgado.

§ 6.º A Repartição dos Caminhos de Ferro tem um livro, que servirá para as actas das sessões, as quais serão redigidas pelo secretario, livro este que será rubricado pelo vice-presidente.

§ 7.º As actas são assignadas por todos os vogais presentes ás sessões.

#### CAPITULO IV

##### Disposições transitórias

Art. 26.º—São preferidos para o preenchimento de lugares do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro os funcionarios que transitaram dos Serviços Centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e da Repartição de Caminhos de Ferro para a extincta Direcção Geral de Transportes Terrestres, e bem assim os da mesma extincta Direcção Geral que foram chamados ao serviço, sendo-lhes garantidos os vencimentos que no quadro respectivo lhes pertenciam até que sejam promovidos, passando desde então os seus vencimentos a ser distribuídos em categoria e exercício nos termos adoptados na organização da Secretaria do Comercio.

§ 1.º Os funcionarios a que se refere o presente artigo e que não tenham cabimento no quadro, ficam supranumerarios, com direito a entrar, na sua altura, nas vagas que ocorrerem.

§ 2.º Os continuos e serventes dos extintos Serviços Centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que tinham sido transferidos para o quadro do pessoal d'estes Serviços anteriormente á criação da extincta Direcção Geral dos Transportes Terrestres, são colocados no Serviço do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, considerados pessoal privativo deste Conselho.

Art. 27.º—As primeiras vagas que se dão no quadro do pessoal administrativo por effeito do presente decreto são providas por antiguidade.

Quadro do pessoal administrativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Categorias	Direcção Geral	Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado			Total
		Expediente	Contabilidade	Caixa	
1.ªs officiais.....	1	1	2	1	5
2.ªs officiais.....	1	3	4	—	8
3.ªs officiais.....	3	3	4	—	10
Dactilografos.....	1	1	1	—	3
Continuos (a).....	1	1	1	—	3
Servente (a).....	1	1	—	—	2

(a) Vidé Art. 18.º

Paços do Governo da Republica, 30 de Novembro de 1918. — O Secretario de Estado dos Abastecimentos, José João Pinto da Cruz Azevedo.

## Organização da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado

#### CAPITULO I

##### Constituição e atribuições do Conselho de Administração

Art. 1.º — Sob a denominação de «Caminhos de Ferro do Estado», e em harmonia com o artigo 1.º da lei de 14 de Julho de 1899, comprehendem-se os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, os do Minho e Douro, e os que de futuro o Estado venha a explorar; e, bem assim, as estações fluviais ou maritimas necessarias para o serviço dos mesmos caminhos de ferro.

§ 1.º As estações maritimas de passageiros e mercadorias na margem direita do Tejo, em locais que estão sob a jurisdição da Direcção de «Exploração do Porto de Lisboa» só poderão ser

ampliadas, ou aumentadas em numero, mediante previo acôrdo com a mesma Direcção.

§ 2.º O estabelecimento da estação de passageiros e grande velocidade, na parte necessaria do terrapleno da Alfandega, a que se refere a Portaria de 17 de Outubro de 1904, fica isento de qualquer taxa de renda de terreno ou de uso de cais.

Art. 2.º—A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é exercida, sob a autoridade do Secretario do Estado dos Abastecimentos, por uma entidade denominada «Administração dos Caminhos de Ferro do Estado», a que preside um Conselho de Administração e uma «Comissão executiva», delegada do mesmo.

Art. 3.º—O Conselho de Administração, que tem a sua sede em Lisboa, é constituído por:

— um presidente, escolhido pelo Governo entre pessoas de comprovada competencia na administração publica, ou na de importantes empresas particulares;

— tres engenheiros, dos quadros legais de obras publicas ou de minas, nomeados pelo Governo;

— o Director Geral de Caminhos de Ferro;

— o Director Geral de Obras Publicas;

— o Director Geral do Comercio;

— o Inspector Geral da Agricultura;

— o Director Geral da Contabilidade Publica;

— um ajudante do Procurador Geral da Republica.

§ 1.º A Comissão Executiva é constituída pelos tres engenheiros nomeados pelo Governo.

§ 2.º O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é autonomo e constitue pessoa juridica para os efeitos legais.

§ 3.º Na ausencia ou impedimento do Presidente as suas funções são desempenhadas pelo Director Geral de Caminhos de Ferro.

§ 4.º Dos tres vogais engenheiros nomeados pelo Governo, um desempenha o cargo de Presidente, da Comissão Executiva e outro o de Secretario do Conselho, ambos por designação do Governo, competindo ao segundo apresentar ao Secretario de Estado, em nome do Conselho, os assuntos que careçam de resolução superior.

§ 5.º O Governo pode nomear, sobre proposta fundamentada do Conselho, dois vogais suplentes que são chamados ao serviço no impedimento dos vogais efectivos, ou quando se julgue conveniente ouvir a sua opinião sobre assuntos de reconhecida importancia.

§ 6.º O serviço dos vogais tecnicos da Comissão Executiva é inacumulavel com qualquer outra Comissão permanente de serviço publico.

Art. 4.º — Os serviços centrais do Conselho dividem-se em: — Serviço de Expediente, Serviço de Contabilidade e Secção da Caixa de Reformas e Pensões.

§ unico. O Pessoal administrativo destes serviços centrais faz parte do quadro privativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, servindo como destacado no Conselho.

Art. 5.º — Compete ao Conselho de Administração:

1.º Regular a aquisição do material fixo e circulante e dos materiais, ferramentas e utensilios;

2.º Adjudicar fornecimentos e empreitadas de importancia não superior a 10:000 escudos, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e solicitar despacho do Secretario de Estado para os contractos cuja importancia exceda aquela quantia;

3.º Autorisar o pagamento, com as receitas arrecadadas, das despesas consignadas no orçamento, nos termos do presente decreto;

4.º Entregar ao Tesouro até ao fim de cada ano economico as quantias que a ele pertencem, nos termos e pela forma preceituadas no presente decreto, e depositar na Caixa Geral de Depositos, depois de feita a respectiva liquidação, as quantias pertencentes ao fundo especial;

5.º Propôr ao Governo as dotações orçamentais para os serviços de exploração e bem assim as que, para as obras autorizadas e aquisição do material circulante possam ser destinadas do fundo especial, e do mesmo modo quaisquer operações financeiras que, pelas disponibilidades desse fundo, convenha efectuar, as quais serão realizadas por intermedio da Secretaria de Estado das Finanças;

6.º Aprovar as tarifas, os horarios e os contratos de serviço combinado, submetendo-os a homologação do Secretario de Estado;

7.º Aprovar os regulamentos do serviço interno, propondo ao Governo o que exceder a sua competencia;

8.º Promover, preparar e instruir os processos necessarios para o bom regimen dos caminhos de ferro em construção ou em exploração;

9.º Submeter á aprovação superior as contas, por anos economicos, da Administração dos Caminhos de Ferro e publicar os referidos a anos civis, e, bem assim, as contas mensais de receita e despesa, em conformidade com os modelos estabelecidos;

10.º Submeter á aprovação superior os projectos das linhas e



ramais a construir, os das obras complementares, de orçamento superior a 10:000 escudos e os dos novos tipos de material fixo e circulante;

11.º Autorizar, nos termos da legislação vigente, a aquisição dos terrenos necessários á construção de novas linhas ou a obras complementares, promovendo os respectivos processos de expropriação, e, bem assim, a troca e o arrendamento dos que estiverem disponíveis, e a venda dos materiais inutilizados;

12.º—Propor á aprovação ou á homologação do Secretario de Estado os quadros do pessoal, as nomeações, promoções, demissões, recompensas e reformas do mesmo, que tenham de ser feitas por decreto;

13.º—Conceder passes e bonus para o transporte de pessoas nos termos do respectivo regulamento;

14.º—Administrar o fundo especial dos Caminhos de Ferro criado pelo art. 2.º da Carta de Lei de 14 de Julho de 1899;

15.º—Nomear o vogal que ha-de gerir a Caixa de Reformas e Pensões, nos termos do regulamento respectivo;

16.º—Propor ao Governo as providencias que julgar necessárias para o bom regimen dos Caminhos de Ferro do Estado, e consultar ácerca dos assuntos que a eles interessem e que pelo Governo forem submetidos ao seu exame.

Art. 6.º—As attribuições do Conselho, definidas no artigo anterior, são exercidas pela Comissão Executiva como sua delegada, tendo porém que preceder deliberação do mesmo para assuntos a que se referem os n.ºs 1.º, 5.º, 6.º, 7.º, 12.º no que respeita aos Directores, Sub-Directores, Chefes de Exploração, Chefes e Sub-Chefes de Serviço, 14.º, 15.º e 16.º do referido decreto.

Art. 7.º—Compete especialmente á Comissão Executiva:

1.º—A execução das deliberações do Conselho de Administração;

2.º—A expedição e resolução dos negocios nos termos do art. 6.º;

3.º—Vigiar e promover, como delegada do Conselho, em tudo que diga respeito:—á marcha regular dos serviços,—á observância das leis, decretos, regulamentos e instruções que estiverem em vigor,—á unidade administrativa e á applicação das regras organicas a que estão sujeitos os serviços,—ao exacto cumprimento dos deveres e obrigações que incumbem a todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado,—á regularidade, prontidão e cuidado com que todos os assuntos devem ser tratados;

4.º—A inspecção de todos os serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado;

(Continua)



## Atrazos de correio

Não fazemos commentarios, porque nos não sobra espaço para apparecer em branco.

O nosso estimado correspondente do Porto, que reside em Mattosinhos, d'alli nos escreveu uma carta em 1, lançando-a na caixa postal n'esse dia, mas talvez a horas de já não alcançar o correio, porque elle só a marcou com a data de 2.

Pois sómente em 5 a recebemos, pela primeira distribuição.

A Companhia dos caminhos de ferro também nos escreveu um postal, em 3 do corrente mez, o qual sem duvida, mandou lançar no correio, n'essa tarde, ao fechar o expediente.

Pois só o recebemos, também, pela primeira posta de 5. Levou apenas umas 40 horas da estação de Santa Apollonia á rua da Horta Sêca isto é: uma velocidade de 80 metros por hora.

Tambem em 12 de Setembro mandamos um recibo á cobrança pela estação postal de Santarem, e só em 5 de dezembro de tarde recebemos a respectiva liquidação, levando, portanto, a cobrança 86 dias.



## Mappa da França

Temos, á disposição dos nossos leitores, alguns exemplares do **mappa dos caminhos de ferro francezes**, com todas as estações bem legiveis, posto em tella, com reguas e bem envernizado, proprio para escriptorio, ao preço de 80 centavos.

Ha agora só 5 exemplares, já preparados e, esgotados estes, outros, que tenham que se envernizar agora, custarão muito mais caros.

## Expansão ferro-viaria na Italia

### As suas ligações com a França

Na Italia, como de resto, em todos os paizes civilizados, não se desconhecem as vantagens que resultam, para o desenvolvimento nacional, da abertura de novas vias de comunicação e do melhoramento das existentes.

D'entre as providencias adoptadas é geralmente accetadas pelos governos de diferentes Estados para promover o seu resurgimento economico e desenvolver as suas relações commerciaes com os povos que a lucta das armas irmanou no mesmo pensamento e no mesmo ideal da victoria, avultam pela sua reconhecida importancia as que dizem respeito ao alargamento das vias de comunicação, isto é, a extensão da rede ferro-viaria além fronteiras, no sentido utilitario de se favorecer o intercambio mercantil internacional.

O commercio externo tem tudo a lucrar com o desenvolvimento das comunicações por via terrestre, maritima e fluvial e, por isso, se comprehende o reiterado interesse que tão palpitante assumpto tem merecido ás conferencias economicas inter-alliados e o empenho de alguns paizes estrangeiros beligerantes em procurar converter a unidade do ponto de vista militar, n'uma estreita e fecunda solidariedade economica que perdure e se prolongue durante longos annos apoz a assignatura da paz.

Foi em obediencia a taes principios e intenções que a Italia procurou estabelecer um largo plano de melhoramentos das suas comunicações com a França, apresentado pelo ministro italiano dos transportes á conferencia inter-aliada de Londres e apreciado depois na Sociedade Italo-franceza de expansão economica.

Um tal plano, elaborado com rasgado espirito de iniciativa e demonstrando pleno conhecimento do largo objectivo que encerra, representa, nas suas linhas geraes, um gigantesco esforço por parte do governo italiano, para promover a prosperidade da nação pelo desenvolvimento dos seus recursos economicos, devendo considerar-se simultaneamente o fructo esplendido de um meditado e proveitoso estudo de expansão mercantil.

Ao que lemos nos jornaes que se teem occupado do assumpto, esse plano abrange a ligação ferroviaria das principaes localidades e centros mercantis mais importantes dos dois paizes, a começar pela construcção de uma dupla via ferrea de Modena a Spezia com o prolongamento até Pisa, e o lançamento atravez dos Alpes maritimos, de uma segunda linha dupla passando por Vintimille—Genova—Spezzia-Pisa, cujos trabalhos se acham bastantes adeantados, trabalhando-se também activamente na electrificação d'estas linhas, systema de tracção já adoptado com pleno exito em diversas vias ferreas italianas, como temos aqui referido.

A electrificação das linhas ferro-viarias da Italia demanda largos dispendios monetarios, aos quaes o governo tem feito face com as reservas do thesouro publico, pois é necessario proceder á installação de centraes electricas e construir lagos e reservatorios artificiaes nos planaltos de elevadas montanhas, bem como obter a captação e o transporte de forças hydraulicas, o que representa extraordinarios gastos financeiros.

Mas os resultados compensarão bem no futuro os sacrificios do presente.

Alludindo a este largo plano de expansão ferro-viaria, o ministro italiano dos transportes, proferiu não ha muito estas entusiasticas palavras:

«Podemos encarar o futuro com confiança porque temos a consciencia de que o preparamos com absoluta certeza, nada poupando do que reclamam as exigencias do presente».



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Annulação de tarifas

Em virtude de resoluções das linhas hespanholas, foram annulladas, a partir do dia 1 do corrente, as tarifas internacionaes de grande velocidade n.º 303, que estabeleceu a venda de bilhetes de ida e volta para familias entre Portugal e França; n.º 315 de bilhetes de ida e volta entre Paris e varios Pontos da America do Sul, e n.º 317 de bilhetes de ida e volta entre Paris e varios pontos das colonias portuguezas de Africa.

A partir do dia 1 do proximo mez de Janeiro, deixam de vigorar, como já dissemos, todas as internacionaes de pequena velocidade entre França e Portugal, que ainda se acham em vigor e que são as seguintes:

N.º 302—Transporte de massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões.

N.º 303—Mobilia em carros de mudança e carros de mudança vasios.

N.º 305—Carruagens vasias, barcos com ou sem motor mechanico e aeroplanos acondicionados em caixas.

N.º 306—Cavallos de França para Portugal.

N.º 307—Productos metallurgicos procedentes de França ou mais além com destino a Portugal.

N.º 309—Vagões de eixos intermutaveis pertencentes aos expedidores, para transportes directos entre Portugal e França.

## Armazenagem de mercadorias e estacionamento de vagões na estação de Campanhã

A Companhia Portugueza publicou recentemente um Aviso segundo o qual são tornadas extensivas á estação de Campanhã as disposições sobre armazenagens e estacionamentos, que vigoram desde Outubro de 1917, para as estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar, Poço do Bispo, Braço de Prata, Bemfica, Villa Nova de Gaya e Caes do Rego, e que consistem em *não se obrigar a Companhia a guardar por mais de 5 dias remessa alguma de vagão completo ou pagando como tal.*

Se apesar d'esta medida continuarem a haver grandes demoras na retirada das remessas de vagão completo, causando embaraços ao serviço e promovendo a falta de meios de transporte, a Companhia, auctorizada pelo Governo, procederá como nos caminhos de ferro estrangeiros se está fazendo, *reduzindo a 5 dias o prazo durante o qual é obrigada a conservar armazenadas as mercadorias não retiradas, podendo, findo aquelle prazo, proceder á sua venda em hasta publica, nas condições estipuladas na Tarifa Geral.*

Esta medida, de toda a vantagem para obviar em grande parte á falta de material para transportes, não se applica por enquanto ás mercadorias estrangeiras, isto é, a todas as que circulem no Paiz sobre a fiscalisação aduaneira,

## Sobretaxas

O governo autorizou as companhias de caminhos de ferro a continuarem a cobrar, até aviso em contrario, as

sobretaxas que estavam auctorizadas até 31 do corrente mez.

Essas sobretaxas são: de 57 % nas linhas da Companhia Portugueza, da Beira Alta, de Porto á Povoa e Famação, e de Guimarães; de 60 % nas do Valle do Vouga e de 55 % nas da Companhia Nacional (Tua a Bragança e ramal de Vizeu).

Na linha de Caes do Sodré a Cascaes, de que é actualmente arrendataria a «Sociedade Estoril», tambem continua em vigor a sobretaxa de 57 %.

## Comboios especiaes de mercadorias nas linhas do Minho e Douro

Segundo um aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a partir de 31 do corrente mez, o minimo de 14 vagões por comboio especial de mercadorias nas linhas d'aquella Direcção é baixado a 12, e o minimo de cobrança por aceleração de transporte é baixado a 60\$00 por comboio.

## Estação d'Alverca

Desde o dia 1 d'este mez passou a fazer todo o serviço, de grande e de pequena velocidade, tanto interno como combinado, a estação de Alverca, da Companhia Portugueza.

Este importante melhoramento para a povoação d'Alverca, onde ao que nos informam, vae ser estabelecido o parque de aviação militar, ha muito que era reclamado pelos seus habitantes.

## Reabertura de estações e apeadeiros

Já se acham reabertas ao serviço todas estações e apeadeiros da Companhia Portugueza, que tinham sido encerrados por motivo da falta de pessoal, devida á epidemia.

A estação de Alhadas, da Companhia da Beira Alta, que tambem, pelo mesmo motivo, havia sido fechada, egualmente já se encontra reaberta.

## Transporte de arroz

O governo auctorizou a livre circulação de arroz nos caminhos de ferro, mediante a apresentação de guia de transito passada pela Direcção Geral das Subsistencias.

## Trafego de Portugal para França

Continuam as mesmas restricções a que nos referimos no nosso ultimo numero, não se accetando por via Irun-Hendaya, sem guia de transito, remessas em grande velocidade, de pezo não superior a 50 kilos.

A gralha trocára superior por inferior, no nosso ultimo numero, o que como se vê não é bem a mesma coisa, antes pelo contrario.

## Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

As restricções actualmente em vigor no trafego de Portugal para Hespanha são as seguintes:

**TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac**

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos bem como lato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, ou outra qualquer via.

**ESTAMPARIA MECHANICA**

14, L. da Annunciada, 16—175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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 tração.



*Linha de Asturias*—Em grande velocidade só se aceitam remessas até 50 kilogrammas e que por sua natureza requeiram ser transportadas em grande velocidade. Em pequena velocidade só se aceitam remessas quando expressamente auctorizadas pela 1.<sup>a</sup> División de Ferrocarriles, calle de San Bernardo 2, Madrid.

*Entroncamento de Andoaín*—Não se aceitam remessas de madeira, que tenham de transitar por este entroncamento.

*Caminho de Ferro Vasco-Asturiano — Linha de Ujo a Trubia e San Esteban de Pravia*—Com destino às estações de Pravia, Sanramón e San Esteban de Pravia, não se aceitam passageiros nem tráfego algum de mercadorias.

*Entroncamento de Dos Caminos*—Os Caminhos de Ferro Vascongados não aceitam para a linha de Santander a Bilbao e combinadas com ella, tráfego algum que tenha de seguir por este entroncamento.

*Caminho de Ferro de La Robla a Valmaseda e Luchana*—Para as estações d'este caminho de ferro só se aceitam expedições em pequena velocidade: pelo entroncamento de La Robla, para estações comprehendidas entre La Robla e Cistierna inclusivé; pelo entroncamento de Mataporquera, para as estações comprehendidas entre Prado e Las Rozas, ambas inclusivé, e pelo entroncamento de Bilbao, para todas as estações da linha.

*Linha de Palencia a Coruña*—Interrompida entre Granjal e Sahagun, não se aceitando tráfego algum; os passageiros trasbordam.

*Caminho de Ferro de Penarroya a Fonte del Arco e Conquista*—Não se aceitam passageiros nem tráfego algum de mercadorias.

*Estação de Valle*—Para esta estação só se aceitam generos de primeira necessidade.

Continua a não se aceitar para Hespanha remessas á ordem ou ao portador, nem trapos velhos.



## Linhas ferreas brasileiras

### Noticias e informações diversas

Occupando-se da deficiencia de transportes ferro-viarios no Estado do Rio Grande do Sul, em um largo e pormenorizado artigo, um dos engenheiros que tem prestado serviços nas linhas do referido Estado, aponta estes motivos como determinantes das pessimas condições da exploração do seu tráfego:

a) A linha de *Porto Alegre a Uruguayana* um das mais antigas do Estado e construida pelo governo federal, tem duas rampas de 18 mjm de um e outro lado da estação de São João de Montenegro (trecho ha pouco construido) e outra tambem de 18 mjm entre as estações de Couto e J. Rodrigues, rampas essas que, pela sua extensão e localização, estragam a composição efficiente e pratica de trens, reduzindo a capacidade effectiva de reboque das locomotivas de 40 % entre S. Maria e P. Alegre, na extensão de 389 kilometros.

b) A linha de *S. Maria a Passo Fundo*, que tambem não é moderna, tem as rampas de 3 % entre S. Maria e a estação do Pinhal perfeitamente justificaveis, porém, entre esta estação e a da Cruz Alta, no percurso de 143 kilometros, além dos desenvolvimentos superfluos e das curvas de raios minimos, existem em *plenas coxilhas* varias rampas de 3 %, algumas com a extensão de 3 kilometros, prejudicando de fórma sensivel a capacidade de reboque das possantes locomotivas que alli transitam, de 30 % do seu effectivo.

N'esta linha já foram estudadas *variantes* com o fim de corrigir os maiores defeitos, estudos approvados pelo

Governo e com a obrigação contractual de a Companhia arrendataria executar as obras respectivas.

c) A linha entre *Rio Grande e Bagé*, com 280 kilometros e construida por uma companhia ingleza, sob o regimen dos 6 % ouro, linha ferrea que põe em communicção o grande e unico porto do Rio Grande com o interior, desde mais de 30 annos, tem no extenso trecho entre as estações de Carro Chato e S. Rosa, varias rampas de 3 % que pelo seu accentuado prolongamento reduzem em 60 % o poder effectivo da tracção das locomotivas, oppondo séria barreira á composição aproveitavel dos trens de mercadorias.

d) Finalmente, a linha entre *Cacequy e Livramento*, com 167 kilometros, construida em 1910, além dos desenvolvimentos perfeitamente evitaveis e das curvas de raios reduzidos adoptados, tem rampas de 18 mjm que prejudicam o tráfego, defeitos que podem ser afastados com relativa facilidade.

Taes defeitos eram sanados, em parte pela existencia de material circulante sufficiente para attender o movimento normal e pouco intenso de mercadorias, mas o equilibrio rompeu-se, como não podia deixar de o ser, logo que o tráfego se intensificou e as regiões atravessadas se desenvolveram e, consequentemente, foi crescendo a sua producção, o que está reclamando o auxilio official, segundo menciona o estudo que assim deixamos extractado.

—No desenvolvido relatorio da The S. Paulo Brazilian Railway Company, Limited, referente ao anno findo em 31 de Dezembro de 1917, encontramos os seguintes interessantes dados acerca das diversas linhas exploradas por essa companhia:

Na linha de Santos a Jundiaby, as receitas do anno elevaram-se a 29.686:431\$510 (£ 1.617,716 6-4) havendo decrescimo pois, em moeda brasileira, em comparação com o anno procedente, de 52:827\$720 ou 18 %, mas houve um augmento, em libras sterlinas 120.231-17-1. As despesas de exploração elevaram-se a 20.473:561\$630 (£ 1.115.675-3-6) ou 68,96 por cento sobre a receita bruta, e o lucro liquido foi de 9.912:869\$880 que ás differentes taxas de cambio pelas quaes as remessas foram feitas, correspondem a £ 502.041-2-10 contra £ 512.351-16-7 em 1916. A média cambial, durante o anno, foi de 13 d. 078 contra 12 d.085 no anno de 1916. As despesas na Inglaterra e os juros sobre materiaes reduziram o lucro liquido a £ 463.122-8-9.

Na linha Bragantina, a receita attingiu a 1.089:405\$550 (£ 59.365-9-5) havendo um augmento em moeda brasileira, em comparação com o anno precedente, de réis 62:766\$790 ou 6,11 por cento, e o augmento, em dinheiro sterlingo, foi de £ 3.420-7-6. As despesas de exploração foram de réis 970:442\$590 (£ 52.882-15-4) ou 89,07 por cento da receita bruta, e o lucro liquido foi de réis 118:962\$960. Esta quantia, com as differentes taxas de cambio pelas quaes foram feitas as remessas, corresponde a £ 6.482-14-1.

Os juros sobre o capital empregado pela Companhia em differentes valores e a conta de juros geral, elevaram-se a £ 44.634-11-1.

O saldo do lucro liquido distribuivel, deu para o pagamento de um dividendo provisorio sobre as acções ordinarias e preferenciaes, e foi de £ 453.588-11-10. D'esta somma a Directoria reservou £ 100.000 como provisão para a *Income Tax* e propoz na reunião geral dos accionistas o pagamento de um dividendo definitivo de 2 1/2 % sobre as acções preferenciaes, perfazendo, como o dividendo provisorio, 5 % para o exercicio (menos a *Income Tax*), e sobre as acções ordinarias um dividendo de 5 % perfazendo, com o dividendo provisorio, 10 % para



o exercicio (livre da *Income Tax*), ficando ainda £ 178.588-11-10 para o exercicio seguinte.

As receitas totaes durante os 12 mezes do anno elevaram-se a 30.775.837\$060, as quaes, comparadas com as do anno de 1916, que foram de 30.765.897\$990, apresentaram uma differença para mais de 9.939\$070.

As despesas de exploração foram de 21.444:004\$220 ou 69,67 % da receita bruta, e a receita liquida foi de 9.331:832\$840 réis.

Durante o anno houve um augmento de 41.228 passageiros e o augmento na tonelagem transportada de 153.782 toneladas, comparado com o mesmo periodo de 1916, nas mercadorias em geral, carvão, tijolos, cal, etc.

Foi concedido transporte gratuito, do litoral para o interior, durante o anno, a 35.142 emigrantes, sua bagagem, utensilios de agricultura, sementes, etc., o que, se fosse cobradas as tarifas correspondentes, produziria mais a quantia de 71:886\$470.

A safra do café no anno corrente de 1918-1919 é estimada em 9.500.000 saccas ou 570.000 toneladas, incluindo o excesso da presente safra que poderia não ser transportada até 30 de Junho de 1919.

—A receita da linha ferrea Central do Brazil, foi esta, de Janeiro a Julho, nos annos de 1917 e 1918, sendo approximada a receita do mez de junho d'este anno:

Mezes	1917
Janeiro.....	3.964:701\$734
Fevereiro.....	3.768:381\$386
Março.....	4.160:771\$638
Abril.....	3.976:813\$002
Maio.....	4.175:163\$451
Junho.....	4.715:804\$969
Julho.....	4.553:725\$910
Total.....	29.315:362\$090

Mezes	1918
Janeiro.....	5.355:895\$741
Fevereiro.....	4.276:685\$048
Março.....	4.419:202\$543
Abril.....	4.761:546\$462
Maio.....	5.053:137\$102
Junho.....	5.688:201\$248
Julho.....	6.000:000\$000
Total.....	35.554:668\$144

Esta linha conta presentemente com o total de 6.974 vagões para o transporte de passageiros e cargas diversas, assim distribuidos:

Vagões de mercadorias, abertos e fechados.	5.451
Vagões para animaes.....	708
Carros para passageiros, com leitos.....	657
Carros para correio, bagagem e chefe de trem.....	82
Carros especiaes..	38
Vagões e carros diversos.....	38

Na sua ultima inspecção á linha, o respectivo director, dr. Aguiar Moreira, percorreu 2.406.118 kilometros, assim discriminados: Rio-Entre-Rios (bitola estreita) 176.377, Entre Rios-Burnier, 300.000; Burnier-Marianna, 60.559; Marianna-Burnier, 60.559; Burnier-Sabará, 85.033; Sabará-Santa Barbara, 69.906; Santa Barbara-Sabará, 69.906; Sabará-Curralinho, 269.751; Curralinho-Buenopolis, 77.101; Buenopolis-Curralinho, 77.101; Curralinho-Pirapora, 153.825; Pirapora-Rio, 1.006.000. Total, 2.406.118.

— O capital empregado nas linhas ferreas do Brazil, com garantia de juros, papel, era, em 1914, de 33.230 contos, e os juros annuaes de 1.994 contos; em 1918 esse capital é de 35.930 contos e os juros de 2.156 contos.

A garantia de juros de 6 % em ouro era, em 1914, de 8.504 contos sobre o capital de 142.727 contos; em 1918 esse capital desce a 123.663 contos, com os juros annuaes de 7.414 contos.

O augmento dos juros em papel provém de se haver tornado effectiva a garantia sobre maior capital da Sorocabana; e redução quanto á garantia em ouro resulta do facto de ter sido encampada a Noroeste e haver sido incluída na revisão do contracto da Goyaz, clausula que altera o regimen sob o qual foi construido o primeiro trecho d'esta linha.



## Documentos para a historia

Relatorio do Conselho de Obras Publicas e Minas, de 17-1-1854, que acompanhava o plano geral das construcções do Reino, proposto pelo mesmo Conselho.

(Continuação)

Mas não levaria, nem effectivamente leva mais ávante as suas propostas sobre esta especie de vias de comunicação. A primeira condicção de qualquer projecto é a bem fundada esperanza da sua realisação n'um prazo razoavel, assegurada por meios cabaes de execução, e era preciso que o Conselho nem esquecesse os recursos actuaes do paiz, nem perdesse de vista que os melhoramentos publicos, assim como tem o seu effeito natural, assim egualmente tem a sua epocha propria — anticipal-os é muitas vezes perdê-los.

Aos altos poderes do Estado, sollicitos na satisfação das necessidades publicas, é que compete aproveitar o eusejo mais favoravel de desenvolver ou apressar o espirito de empresas d'este genero.

Por agora os votos do Conselho não podem ser outros senão, que os recursos e capitaes, que podem ser empregados em semelhantes empresas, vão convergir sobre os caminhos de ferro de norte e de leste, em vez de se dissimilarem em obras de menor importancia e resultados do que estas, que são além d'isso já uma promessa solemne e sagrada, que é preciso cumprir no menor espaço de tempo possivel.

No plano de comunicações internas, e no estabelecimento de estradas ordinarias, o Conselho não podia deixar de considerar as vias aquaticas, não só existentes, mas faceis de criar. Nem o estado a que tem chegado a arte da construcção das differentes especies de vias de comunicação, nem o estado e necessidades da industria dos transportes, nem tão pouco o exemplo dos outros paizes o auctorisavam a desprezal-as inteiramente.

Por certo que nos nossos dias, tratando-se de estabelecer n'um paiz, cujos meios de viação tem existido em quasi total abandono, um plano de comunicações internas, ninguém inculcará que se siga rigorosamente a ordem chronologica em que estes melhoramentos tem apparecido na Europa. Construindo primeiro só estradas, depois canaes, e por fim caminhos de ferro, desprezariamos os progressos e inventos dos ultimos tempos; e ficaríamos sempre a uma distancia enorme das outras nações, na marcha da civilisação.

A Inglaterra, a França e os Estados Unidos, é provavel que não tivessem dado tão amplo desenvolvimento ás vias de navegação, se os caminhos de ferro fossem conhecidos mais cedo: e com serem as estradas ordinarias proprias de todas as epochas e de todos os logares, é comtudo evidente, que no seu traçado teriam seguido outro plano. As estradas ordinarias, n'um paiz coberto d'uma rede de caminhos de ferro, ficam tendo uma importancia puramente local, e, servem quasi exclusivamente para o transporte a pequenas distancias, entroncando nas vias ferreas.

Entretanto as vias aquaticas ainda ao presente, em



toda a parte, teem o seu valor e importancia particular. Nenhuma das outras realisam até hoje o transporte em condições mais economicas, circumstancia muito attendivel n'um paiz agricola, pouco povoado, e cujos artefactos se limitam aos de menos valor, e de mais geral necessidade e consumo.

Os caminhos de ferro teem a grande vantagem de servirem cummulativamente ao transporte em grande velocidade, das pessoas e mercadorias; mas se alguns d'elles teem reduzido as suas tarifas a preços tão favoraveis como nos rios e canaes, deve-se isso principalmente, ou ao crescido numero de seus viajantes, o que só tem logar em paizes muito povoados e prosperos, ou á poderosa concorrência d'estas vias, que tem attenuado os inconvenientes do transporte exclusivamente monopolizado nas vias ferreas, condição própria da sua natureza, que não admitte sobre ellas a livre circulação. Como correctivo a este inconveniente, ou ha a respectiva revisão das tarifas, ou a exploração por conta do Estado, ou a concorrência dos rios e canaes.

Uma larga escala de aperfeiçoamentos ha a esperar nas vias ferreas; mas as aquaticas tambem são susceptiveis de melhoramentos: uns hão de reagir sobre os outros, e de facto n'estes ultimos annos não teem faltado ensaios e tentativas para melhorar as vias de navegação e a construcção das embarcações, e das machinas de vapor mais accomodadas á navegação dos rios e canaes.

Como quer que seja, os rios e canaes são eminentemente proprios para o transporte dos productos do sólo, tanto do reino mineral como vegetal. As pedras, os mineraes, os estrumes, os combustiveis, as madeiras, e em geral os grandes e pezados volumes os procuram de preferencia, e os fazem desejados.

Com isto não pretende o Conselho inculcar, que o nosso paiz é tão favoravelmente disposto para o estabelecimento das vias de navegação, como muitos outros do centro e norte da Europa e da America. Se temos um extenso litoral maritimo, as bacias hydrographicas do nosso paiz são curtas, bastante declives, e quasi todas parallelas entre si, em vez de irradiarem do centro para a circumferencia, como em França e Inglaterra, feliz disposição que permite ligar os mares e pontos oppostos do seu perimetro por linhas não interrompidas de navegação, cruzando-se no interior do paiz.

A área de Portugal é, proximamente, a quinta parte da área da França, mas a extensão natural navegavel dos nossos rios não passa de 700 kilometros, enquanto em França excede 6.000. Em relação á Inglaterra e Paizes Baixos, a proporção é ainda mais desvantajosa para Portugal. O Sena, o Tamisa, e o Escalda, muito menores em extensão que o Tejo e o Douro, teem comparativamente muito maior extensão navegavel e muito maior leito de marés, e assim muitos outros rios do norte da Europa. No Sena as marés vão a 153 kilometros da Foz; no Tejo são só a 88; e no Douro a 23.

(Continua).



## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 % e 4 %, privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os srs. Portadores de obrigações privilegiadas de juro variavel até 3 % e 4 %, que, pela distribuição do remanescente da exploração do Exercício de 1917 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2.º grau, lhes será pago o coupon, a datar de 15 de Dezembro de 1918, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de

juro variavel até 3 %, recebendo por cada coupon 1 Franco e 1 centimo; liquido de 4 centimos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.º 1 da nova folha annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 5 %, recebendo por cada coupon 1 Franco e 42 centimos; liquidos de 56 centimos d'impostos em França.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 15 de Dezembro de 1918, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 2 de Agosto seguinte.

O pagamento em França e Inglaterra será realisado nos termos acima, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

*Obrigações de 4 ½ %, privilegiadas de 2.º grau.*

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que, desde 15 a 31 de Dezembro corrente, será pago o coupon da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 ½ %, á razão de Escudos 0\$52.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

*Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada*

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas, na sede da Companhia á rua de Belmonte, n.º 49, se procerá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 10 de dezembro de 1918.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa,

O Presidente do Conselho de Administração,

(a) *Augusto Gama.*

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Dezembro de 1918.

Foi colossal a guerra; colossal tem que ser o ajuste de contas, e a formular a longa lista do seus creditos se teem dedicado, sem precipitações, com prudencia, tempo e criterio, as grandes potencias como os pequenos paizes alliados.

Infelizmente o nosso, como de costume, não se vê que se determine, de uma fôrma orientada e decisiva, a fazer essa longa lista de addições, que nos permita, a tempo e horas, apresentar tambem a nossa factura.

Havemos de ser o ultimo, se não formos depois do ultimo, isto é, quando nos respondam—que sim, que temos muita razão, mas, que o balanço está fechado e que o praso fatal acabou ha tempo já!

Todos os paizes teem já a estimativa, pelo menos, do que a guerra lhes custou em encargos directos, ou seja nos gastos effectivos; tratando agora só de apurar os prejuizos indirectos, os estragos causados, os resultados da paralyção das suas industrias, do seu commercio, da esterilisação dos campos devastados, do despovoamento dos seus muzeus saqueados, e até do contheudo dos seus palacios e das suas adegas esvasiadas.

Nós nada sabemos—nada, absolutamente nada! Sabe-se só que temos uma divida immensa a pagar, falla-se em muitas dezenas de milhares de contos, mas de positivo, nada. O parlamento occupa-se de questões bysantinas, o governo tem que atura-lo e que tratar da defesa do paiz contra criminosos manejos politicos e sociaes, o que não lhe deixa tempo para governar e administrar.

E assim iremos á conferencia da paz, desprovidos de elementos de apreciação e estudo e de elementos para fazer valer os nossos direitos.

Pobre povo!

Na nossa economia interna vamos atravessando um periodo que nos ingressa em nova crise: a paralisação do commercio pelas suas proprias exigencias.



E não-de acabar, pela victoria dos compradores *Rira bien qui rira le dernier*, estejam certos d'isso os que, tendo lucrado enormemente com a guerra, pretendem especular furiosamente com a paz.

*Caixa:*

	23 Outub.	30 Outub.
Ouro.....	8:570.910\$13,5	8:572.434\$16
Prata.....	16:676.817\$15	16:737.805\$45
Nickel.....	1.714\$55	1.507\$55
Cobre.....	275:751\$45	281.981\$12,5
Total.....	<u>25:525.193\$28,5</u>	<u>25:593.728\$28,5</u>

Ouro .....	232:499.169\$50	234:024.543\$50
Prata.....	27:696.488\$75	28:056.952\$75
Total.....	260:195.658\$25	262:081.496\$25
esouro publico c/c:	8:787.956\$16	9:791.006\$05

O cambio do Rio sobre Londres tem-se mantido a 13 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> ou se  
ja a libra a 17 614.

	EM 14 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	34	33 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	32 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>
"    90 d/v.....	34 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	—	33	—
Paris cheque.....	268	274	278	284
Madrid cheque . . . . .	298	305	305	315
Amsterdam cheque . . . . .	635	645	640	650
New York cheque.....	1480	1510	1540	1560
Italia cheque.....	230	235	240	245
Suissa     "    .....	303	308	313	318
Libras.....	7\$40	7\$60	7\$40	7\$60

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — DEZEMBRO

[illegible]

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Camil- Rede geral .....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de le o Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Novembro	768	4.347.372,538	746	3.018.030,514	1.299.322,524	6.580,504	4.749,548	+1.830,556
Minho e Douro .....	31 Março	484	642.221,500	484	524.264,551	+117.956,549	1.326,590	1.083,519	+243,571
Beira Alta .....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	30 Setembro	185	169.958,515	185	155.536,549	+14.422,504	912,520	846,557	+65,563
Valle do Vouga.....	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto à Povoação e Famalicão .....	31 Setembro	64	194.012,563	64	158.719,537	+35.293,526	3.031,544	2.415,532	+615,533
Guimarães .....	31 Maio	56	87.133,599	56	66.930,545	+20.203,554	155,596	1.195,518	+360,578
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Novembro	3.681	180.408.409	3.681	159.541.157	+20.867.252	49.001	43.341	+5.660
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 »	3.663	164.021.299	3.664	145.297.309	+18.723.990	44.778	39.666	+5.112
Andaluzes.....	20 »	1.261	34.699.758	1.261	31.202.176	+3.497.582	27.517	24.743	+2.774
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	30 »	777	13.920.363	777	11.194.375	+2.725.938	19.578	15.744	+3.833
Lorca a Baza e Aguilas.....	23 »	167	2.679.676	168	4.090.707	-1.411.031	16.027	24.537	-8.510



## O esforço americano

### No que diz respeito a transportes e caminhos de ferro

Uma das consequências da guerra, que vem felizmente de terminar, será a de que, de hoje para o futuro, não poderemos mais classificar de phantasia quanto possa constar-nos acerca de prodígios realizados na America ou pelo genio americano em qualquer parte do mundo. O que os americanos realizaram em França, no curto espaço de alguns mezes, é prodigioso na verdade, parecendo phantasia mas demonstrando-se a toda a evidencia.

Elles disseram: «Queremos ter em França tudo quanto possa ser necessario para abastecer durante trez mezes um exercito de trez milhões de homens» E conseguiram-no.

A America sabia que após trez annos de guerra os portos, as officinas, os viveres, o material ferro-viario da França, a muito custo satisfaziam, Deus sabe com que difficuldades, as necessidades do exercito e da população civil. Resolvida a intervir no conflicto, mas não a avolumar os embarços já existentes, quiz que o seu exercito recebesse da mãe patria tudo aquillo de que tivesse precisão e que dos seus proprios meios se servisse para transportar até ao *front* todo o material.

Semelhante esforço revela, antes de tudo, que uma das intervenções mais formidaveis que regista a historia, foi formidavel tambem pelo methodo e pela organização a que obedeceu, o qual poz á prova o arrojo e a tenacidade americanas.

Nas margens de um dos grandes rios francezes, no mesmo sitio onde existia um areal e canavial, construíram elles um amplo porto, com a sua doca para receber os seus grandes navios.

As pilasstras, que foi necessario enterrar no lodo para sustentar essa construcção, vieram da America ou foram retiradas dos pinhaes proxims pelos americanos rachadores de lenha.

Os guindastes que descarregam os vapores para os caes d'esse porto improvisado, vieram dos Estados Unidos, assim como os regimentos de negros dos Estados do Sul, que constituem a malta dos necessarios descarregadores.

Tudo quanto é preciso para um exercito em campanha se extrahê de dentro dos grandes navios americanos, que zombando dos submarinos de von Tirpitz fizeram a longa travessia, afoitamente, destemidamente, pacientemente: farinha, assucar, batatas, fardos de feno comprimido, ferramentas das trincheiras, peças de *camions* automoveis, artilharia, munições, e mil outros objectos que são transportados dos caes pelas multiplas vias ferreas, que correm ao longo dos pontões improvisados n'um abrir e fechar d'olhos. As peças mais delicadas são transportadas sobre trens de vagonetes puxados por um minuscuro automovel, que mais parece uma carreta de mão. E tudo isso vae, a poucos kilometros um pouco além, ligar-se com uma *garé* que ainda ha pouco alli não existia, mas que, construida tão rapidamente como succedeu ao porto, tem mais de cinco kilometros e meio de extensão sobre 1½ de largura. Ao lado construíram-se enormes barracões, cobrindo 700 mil metros quadrados. Ajuntaremos que muito proximo, estão os campos destinados a abrigar os soldados que continuamente desembarcam e que se dirigem depois para a zona dos exercitos. Estes abarraçamentos podem alojar mais de 50.000 homens.

Aquelle porto rapidamente improvisado, a que fizemos referencia é apenas um dos varios que os americanos construíram no territorio francez. A uma distancia d'alguns centros de kilometros, n'uma larga bahia, mais ao

norte, construiu-se um outro porto. Mas ahi foi necessario lançar um pontão enorme, que ao chegar a um fundo de 10 metros toma a fórma d'uma larga mão aberta, entre os dedos da qual se devem vir encostar, para as manobras do desembarque, os grandes vapores. Uma machina de força poderosissima recebia os troncos das arvores, enterrava-os na areia e avançava pelo mar fóra, á medida que continuava o seu trabalho. Dentro de trez mezes tudo ficou terminado e prompto. E, completa a grande estacada, que avança pelo mar adiante, principiou o serviço do desembarque das forças que chegavam da America.

Emquanto não esteve tudo absolutamente prompto os desembarques faziam-se n'um pacato porto francez das proximidades. Como cogumelos, os armazens surgiam n'um extenso campo dos arredores. Quando acabaram, essas construcções cobriam um espaço superior a um milhão de metros quadrados, servido por nma rêde de 325 kilometros de vias ferreas. Sómente no littoral, os Americanos teem dispendido mais de 350 milhões de francos em installações.

O que elles desembarcam dos seus enormes navios é distribuido por diversos outros armazens methodicamente espalhados ao longo das linhas que conduzem ao *front* e é para isso que serve o variadissimo material que constantemente chéga da America.

Não fallaremos aqui dos *camions* servindo sobretudo a zona dos exercitos. Diremos sómente que se veem aos centos, guardados nos parques d'esses portos, onde grupos de especialistas armam um *camion* no espaço de hora e meia, ajuntando e compondo as peças importadas da America. O mesmo trabalho com as locomotivas. As enormes caldeiras são retiradas dos navios por meio de guindastes e vão para a officina onde estão os *chassis*, as rodas, os cylindros, etc. Basta apenas um dia para armar uma machina: 6 por dia são postas a fazer serviço e a addicionar ás que marcham já e que serão mais de mil. Mais além, termina-se a construcção de centenares de vagões de 30 toneladas, marcados com as iniciaes U. S. A. que revelam a sua origem e para que devem servir. E como o pessoal francez é tão reduzido como o material por causa das necessidades da guerra, os americanos trouxeram os homens para o serviço. Centenares de machinistas e de fogueiros foram fornecidos pela America para o serviço dos comboios, que sobre a rêde ferro-viaria do territorio, estão ao serviço dos transportes do exercito americano. Para aliviar o trafego os americanos fizeram construir duplas linhas, para que o transito não ficasse embaraçado.

Em tudo se demonstrou o seu methodo, a sua disciplina, a sua placidez e a sua celeridade, mas especialmente no que respeita ao serviço de transportes e construcção de linhas ferreas, os americanos foram verdadeiramente inexcelsiveis.

Grande paiz a America, e que lições formidaveis de organização e de trabalho elle nos fornece!

# OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES<sup>S</sup>  
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

**Naná**

Composta das 3 series:

*A Florista, A Cortezã e O Castigo*



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, Assembleia Geral dos Accionistas, de 29 de Junho de 1918.

(Continuação)

## QUARTA PARTE

### Caixa de Reformas e Pensões

Como de uso, em seguida são publicados o «Balanço» e respectiva conta de «Ganhos e Perdas» da Caixa de Reformas e Pensões, documentos estes relativos a 31 de Dezembro de 1917, pelos quaes se pode apreciar o estado financeiro da mencionada Caixa:

#### Balanço em 31 de Dezembro de 1917

##### ACTIVO

Caixa.....	1.104\$37	
Papeis de credito.....	433 914\$78	
Immoveis.....	37 256\$44	
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	37.033\$74	509.300\$33

##### CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes— c/Valores em deposito.....	529.308\$00	
Total—Escudos.....	1.038 617\$33	

##### PASSIVO

Contribuintes:		
Jóias.....	93.262\$61	
Quotas.....	402.292\$73	495.555\$34
Reembolsos.....	8.826\$39	
Pensões por pagar.....	1.757\$85	
Devoluções.....	83\$45	
Contas a liquidar.....	3.085\$30	309.309\$33

##### CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	529.308\$00	
Total—Escudos.....	1.038 617 33	

### Ganhos e Perdas

#### EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1917, relativas a exercicios anteriores.....	51\$93	
---	--------	--

#### EXERCICIO DE 1917

Encargos:		
Ordinarios		
Reformados.....	66.450\$56	
Pensionistas.....	38.830\$14	105.280\$70

#### Extraordinarios

Despesa feita com o seguro e conservação de predios.....	712\$70	105.993\$40
Total—Escudos.....		106.045\$33

#### EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1917, relativas a exercicios anteriores.....	91\$92	
---	--------	--

#### EXERCICIO DE 1917

Receitas:		
Affectas pela Companhia:		
Bilhetes de gare.....	32.507\$89	
Marcção de logares.....	6.969\$20	
Anuncios nas estações.....	2.200\$00	
Bilhetes gratuitos de circulação.....	2.360\$44	44.037\$53

#### Proprias:

Juros de móra.....	7\$19	
Juros de papeis de credito.....	21.032\$65	
Lucro em títulos sorteados.....	537\$91	
Lucro em títulos vendidos.....	10.518\$86	
Rendimento bruto de casas.....	523\$00	
Reembolsos de 1912 não reclama- dos.....	602\$57	33.222\$18

Reversão de jóias e quotas por fallecimento, demissão, desistencia e reforma de empregados.....	20.334\$40	97.594\$11
--	------------	------------

Subvenção da Companhia, relativa a 1917.....		8.359\$30
Total—Escudos.....		106.045\$33

A importancia da contribuição do pessoal, em 1917, foi:

por jóias.....	9.627\$80
por quotas.....	35.910\$41
Somma—Escudos.....	45.538\$21

Da analyse da conta de «Ganhos e Perdas» verifica-se que a Companhia subsidiou a «Caixa de Reformas e Pensões» n'este anno de 1917, como segue:

Totalidade das receitas affectas a este serviço....	44.037\$53
Subvenção da Companhia—Exercicio de 1917....	8.359\$30
Somma—Escudos.....	55.396\$83

### Papeis de Credito

Os papeis de credito, que representam a inversão parcial das sommas com que contribuiu por jóias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram augmentados com a aquisição, em 1917, de mais 820 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau da nossa Companhia, compradas em Lisboa, e foram diminuidos de 4 obrigações de 4 % do Governo Portuguez (empréstimo de 1888) e 7 ditas de 3 % da Divida Externa Portugueza—3.ª Serie, amortizadas, e 714 ditas de 3 % privilegiadas de 1.º grau, emissão da «Beira Baixa», da nossa Companhia, vendidas. Na existencia em 31 de Dezembro de 1917 estão incluídas 318 obrigações de 3 % de 1.º grau da referida emissão da «Beira Baixa», compradas em Berlim, 299 no anno de 1914 e 19 no de 1914, pelo Bank fur Handel und Industrie, onde estão depositadas.

#### Existencia em 31 de Dezembro de 1917

Designação	Quantidade	Cotação	Escudos
Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de capital.....	59	71\$10	4.194\$90
de usufructo.....	1	5\$10	5\$10
Obrigações da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez:			
de 5 %.....	28	89\$00	2.492\$00
de 4 1/2 %.....	39	85\$00	3.315\$00
Obrigações do Governo Portuguez:			
de 4 % do Empréstimo de 1888.....	132	20\$00	2.640\$00
de 3 % da Divida Externa—3.ª serie.....	703	77\$15,6478	54.241\$00
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3 % 1.º grau (inalienaveis).....	1 282	71\$00	91.022\$00
» 3 % 1.º ».....	1 954	74\$98,66939	146.524\$00
» 3 % 1.º » «Beira Baixa».....	1 515	75\$26,7709	114.030\$58
» 3 % 2.º ».....	268	57\$65	15.450\$20
Representando — Escudos.....			433 914\$78

(Continua)

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**



**FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS**

**DEPOSITO PARA REVENDA**  
103. Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL-C. 1717 LISBOA.

## Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

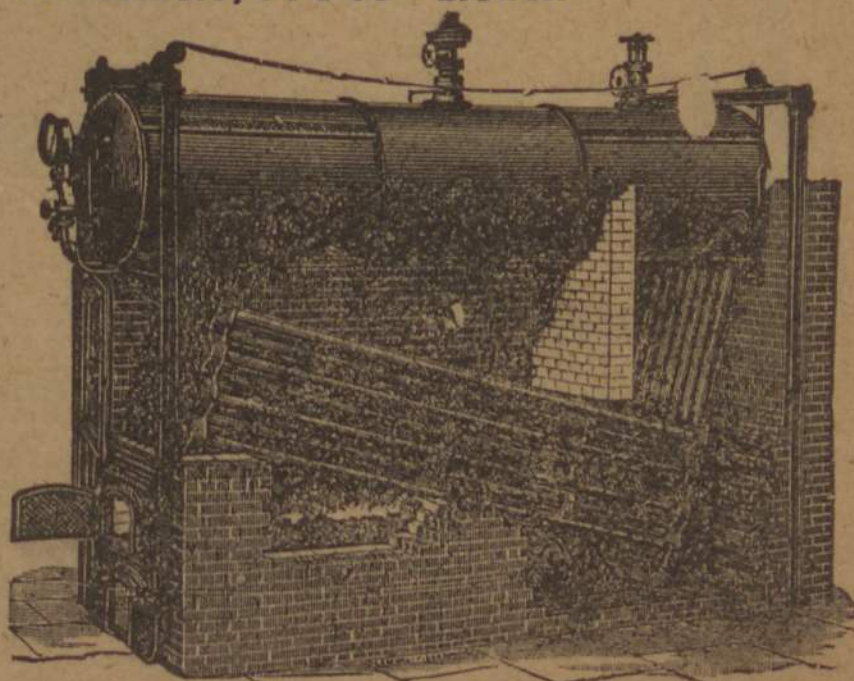
Succursales: Ventura de la Vega, 1, Madrid—Fontanella, 8 Barcelona  
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

### Constructores de caldeiras Aquo-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typ terrestre



# 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 preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º**

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Bélgica

# FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos  
de ferro e tremvoias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

## Freio de acção rápida

**para grandes comboios de passageiros e mercadorias**

## Signaes de alarme combinados com os freios

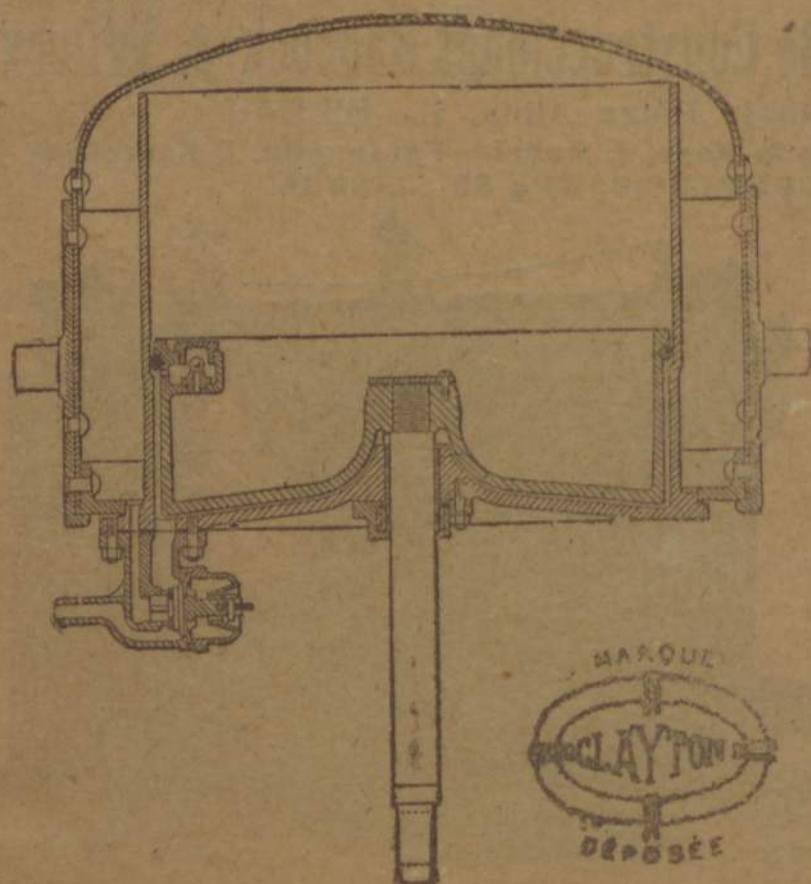
## CONSTRUÇÃO SIMPLES

## ACÇÃO MODERNA

## CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que têm adoptado este freio:

**Ultramar:** Lourenço Marques ao Transvaal.





COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

**AVISO AO PUBLICO**

**ANULAÇÃO**

DA

**TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE**

**Em aplicação desde 1 de Janeiro de 1901**

Em virtude da resolução tomada pela Companhia espanhola de Madrid a Zaragoza e a Alicante, a partir de 1 de Janeiro de 1918 fica anulada a tarifa acima indicada, applicavel ao transporte de carnes frescas, leite, caça, criação, frutas frescas, hortaliças e legumes frescos, plantas e arbustos, gelo ou neve, cerveja e bebidas gasosas, entre várias estações desta e daquela Companhia.

**Lisboa, 15 de Dezembro de 1917.**

O Director Geral da Companhia

*Ferreira de Mesquita*

**B. 2.866**

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 475

950 exemplares

Camínhos de Ferro Portuguezes  
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)  
N.º



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PUBLICO

### ANULAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL P. H. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(E. P. n.º 2 das Companhias espanholas)

Em aplicação desde 15 de Fevereiro de 1910

Em virtude de resolução tomada pela Companhia espanhola de Madrid a Zaragoza e a Alicante, a partir de 1 de Janeiro de 1918 fica anulada a tarifa acima indicada, applicavel ao transporte de peixe fresco ou salpicado de Lisboa, Vallado, Figueira e Espinho para Zaragoza e Barcelona e estações espanholas intermedias.

Lisboa, 10 de Dezembro de 1917.

Pela Direcção Geral da Companhia

*Santos Viegas*

Engenheiro Sub-Director

**B. 2.861**

Exploração — Serviço do Tratego  
Expediente n.º 585

950 exemplares



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PUBLICO

### 5.º ADITAMENTO À TARIFA DE DESPESAS ACESSÓRIAS

## ESTACIONAMENTO DE VAGÕES

A partir de 15 do corrente são consideradas incluídas entre as mercadorias para as quais os prazos para a carga e descarga dos vagões completos consignados no 2.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias (Aviso ao Publico B. n.º 2262 de 23 de Outubro de 1913) são elevados ao dobro, **as vigas ou quaisquer outras mercadorias, apresentadas em volumes indivisíveis** para o carregamento das quais seja necessario **o emprego de vagões ligados.**

Continuam em vigor as disposições do referido Aviso ao Publico B. n.º 2262 no que não seja contrario ao presente.

Lisboa, 10 de Dezembro de 1917.

Pela Direcção Geral da Companhia

*Santos Viegas*

Engenheiro Sub-Director

**B. 2.860**

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 899

950 exemplares



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. - - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

**AVISO AO PUBLICO****APEADEIRO DE AVANCA**

7.º Aditamento ao Aviso ao Publico B. 2.557 de 30 de Dezembro de 1915

A partir de 1 de Janeiro de 1918 o apeadeiro de Avanca além do serviço que está habilitado a fazer, em harmonia com o Aviso ao Publico B. n.º 2.700 de 4 de Janeiro de 1917, poderá aceitar ou receber remessas de pequena velocidade por expedições de vagão completo, ou pagando como tal, mas apenas nas condições estabelecidas no Aviso ao Publico B. 2.823 de 18 de Setembro de 1917.

Em tudo que não fôr contrário ás disposições do presente, ficam em vigor as condições das tarifas applicaveis aos transportes e bem assim as disposições dos Avisos ao Publico acima citados.

Lisboa, 24 de Dezembro de 1917.

O Director Geral da Companhia  
*Ferreira de Mesquita*

**B. 2.872**

Exploração — Serviço do Trafego  
Expediente n.º 1:857

950 exemplares





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## TARIFA ESPECIAL N.º 25 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Dezembro de 1917

Bilhetes especiais de ida e volta,  
a preços reduzidos,  
para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado oficial  
e para viagens ao Porto às quintas feiras

Aprovada por despacho ministerial de 13 de Novembro de 1917

§ 1.º — Excursões a localidades servidas pelas estações de Rio Tinto  
a Braga, a Viãna, a Amarante e ao Marco

DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÀS ESTAÇÕES E APEADEIROS ABAIXO INDICADOS, E VOLTA

### PREÇOS DOS BILHETES

Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Rio-Tinto .....	\$23	\$16	\$09	Barrozelas .....	1\$92	1\$38	\$90
Ermezinde .....	\$34	\$26	\$17	Alvarães (ap.) .....	2\$00	1\$45	\$93
S. Romão .....	\$52	\$38	\$26	Darque .....	2\$17	1\$56	1\$01
Trofa .....	\$62	\$52	\$35	Viãna .....	2\$30	1\$65	1\$09
Lousado (ap.) .....	\$75	\$56	\$37	Valongo .....	\$52	\$38	\$26
Famalicão .....	\$97	\$69	\$46	Recarei .....	\$78	\$57	\$38
Gavião (ap.) .....	1\$05	\$74	\$49	Cête .....	\$92	\$64	\$44
Nine .....	1\$18	\$81	\$55	Paredes .....	1\$05	\$74	\$49
Arentim .....	1\$31	\$92	\$60	Penafiel .....	1\$18	\$81	\$55
Tadim .....	1\$41	1\$00	\$66	Meinêdo (ap.) .....	1\$28	\$91	\$59
Avelêda (ap.) .....	1\$44	1\$02	\$67	Caíde .....	1\$36	\$96	\$63
Braga .....	1\$57	1\$13	\$72	Vila Meã .....	1\$49	1\$08	\$68
S. Bento .....	1\$36	\$96	\$63	Livração .....	1\$62	1\$17	\$75
Barcelos .....	1\$46	1\$03	\$68	Vila Caís .....	1\$79	1\$30	\$83
Silva (ap.) .....	1\$57	1\$13	\$72	Fregim (ap.) .....	1\$87	1\$37	\$88
Carapêços (ap.) .....	1\$64	1\$18	\$77	Amarante .....	1\$94	1\$43	\$90
Tamél .....	1\$72	1\$25	\$79	Marco .....	1\$72	1\$25	\$79
Durrães (ap.) .....	1\$84	1\$33	\$85				

Nestes preços estão incluídos os impostos do selo e assistência e a sobretaxa em vigor.

### Condições especiais do § 1.º

1.ª — **Prazo de validade.** — Os bilhetes deste parágrafo são apenas válidos no dia da venda, tanto para a ida como para o regresso. Estes bilhetes estarão à venda unicamente aos domingos e dias de feriado oficial e só serão vendidos para comboios que permitam o regresso dos passageiros dentro do prazo de validade.



2.<sup>a</sup>— **Abandono de percurso.**— Estes bilhetes são válidos para o desembarque, à ida, ou para o embarque, à volta, em qualquer das estações ou apeadeiros intermédios do percurso nêles designado, entendendo-se, porém, que, em tal caso, o passageiro desiste de efectuar o percurso, que assim abandona de sua livre vontade, sem que, por esse motivo, lhe assista o direito a indemnização alguma.

3.<sup>a</sup>— **Mudança de classe e excesso de percurso.**— O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete da tarifa geral, ou local, da classe que ocupar, conforme o combóio em que seguir, dêsde a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

## § 2.º— Viagens ao Porto às quintas feiras

As estações de Rio Tinto a Braga, a Viãna, a Amarante e ao Marco e os apeadeiros compreendidos nêstes trajectos, que tenham venda de bilhetes, venderão, às quintas feiras, bilhetes de ida e volta para as do Porto e Campanhã pelos preços da tabela do § 1.º desta tarifa.

### Condições especiais do § 2.º

1.<sup>a</sup>— **Prazo de validade.**— Os bilhetes dêste parágrafo são apenas válidos no dia da venda, tanto para a ida como para regresso. Estes bilhetes estarão à venda unicamente às quintas feiras e só serão vendidos para comboios que permitam o regresso dos passageiros dentro do prazo de validade.

2.<sup>a</sup>— **Invalidade para as estações intermédias.**— Estes bilhetes serão válidos apenas para embarque e desembarque nas estações términus do percurso nêles designado. O passageiro que embarcar ou desembarcar em qualquer ponto intermédio do percurso, terá de pagar pela tarifa geral o custo da sua passagem, levando-se-lhe em conta, em cada viagem de ida ou de volta, metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

3.<sup>a</sup>— **Mudança de classe e excesso de percurso.**— O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete da tarifa geral, ou local, da classe que ocupar, conforme o comboio em que seguir, dêsde a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

## § 3.º— Excursões a praias, termas e outras localidades servidas pelas linhas desta Administração

Durante os meses de Julho a Outubro (inclusivè)

### DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÀS ESTAÇÕES ABAIXO INDICADAS, E VOLTA

#### PREÇOS DOS BILHETES

Destinos	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Destinos	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Ancora .....	3\$45	2\$48	1\$60	Arêgos .....	2\$85	2\$02	1\$32
Molêdo (Minho) .....	3\$72	2\$66	1\$72	Molêdo (Douro) .....	3\$49	2\$49	1\$61
Caminha .....	3\$72	2\$66	1\$72	Vila Rial .....	4\$51	3\$23	2\$11
Valença .....	4\$54	3\$26	2\$12	Pedras Salgadas .....	5\$72	4\$09	2\$67
Monsão .....	5\$12	3\$67	2\$39	Vidago .....	6\$22	4\$45	2\$89

Nestes preços estão incluídos os impóstos de sêlo e assistência e a sobretaxa em vigor.



## Condições especiais do § 3.º

1.ª — **Prazo de validade.** — Para a viagem de ida podem os bilhetes ser utilizados desde as 12 horas da vespera do domingo ou dia feriado para que os bilhetes fôrem tomados, até à partida do último combóio que permita chegar à estação de destino da viagem de ida nêsse mesmo domingo ou dia feriado.

À volta podem ser utilizados para o embarque na estação de origem da viagem de regresso no próprio domingo ou dia feriado para que fôrem vendidos e ainda no dia immediato, até às 12 horas, o mais tardar.

Estes bilhetes só estarão à venda nos prazos acima indicados.

2.ª — **Invalidade para estações intermédias.** — Os bilhetes dêste parágrafo são válidos, unicamente, para embarque e desembarque nas estações terminus do percurso nêles designado. O passageiro que embarcar ou desembarcar em qualquer ponto intermédio do percurso, terá de pagar pela tarifa geral o custo da sua passagem, levando-se-lhe em conta, em cada viagem de ida ou de volta, metade do preço do bilhete especial de que fôr portador.

3.ª — **Mudança de classe e excesso de percurso.** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete da tarifa geral da classe que ocupar, dêse a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

## Condições gerais

1.ª — Estes bilhetes não são susceptíveis de ampliação de prazo de validade.

2.ª — Não se vendem bilhetes a meio preço. Permite-se, entretanto, que, com um só bilhete desta tarifa, possam viajar duas crianças de idade não superior a sete anos, sempre que viagem em companhia de pessoas adultas de sua família, estas últimas munidas, é claro, dos competentes bilhetes individuais.

Cada duas crianças, assim transportadas, não terão direito a ocupar no compartimento mais que o lugar correspondente a um passageiro adulto, nem poderão embarcar ou desembarcar em outras estações que não sejam as de procedencia ou destino das pessoas adultas que as acompanhem.

3.ª — Não se concede o transporte gratuito de bagagem.

4.ª — Estes bilhetes são válidos para todos os comboios ordinários que transportem passageiros das tres classes. Os bilhetes de 1.ª e 2.ª classes, compreendendo percursos servidos pelos comboios rápidos, podem também ser utilizados nêstes comboios.

5.ª — O passageiro deve apresentar à ida as duas partes do bilhete (ida e volta). O passageiro que apresentar apenas a parte de IDA terá de pagar o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, ou local, conforme o combóio em que seguir, deduzida a importancia da parte do bilhete de IDA.

6.ª — Em tudo que não seja contrário ao que na presente se dispõe, ficam em vigôr as disposições da tarifa geral.

A presente tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.º 25, de grande velocidade, datada de 15 de Maio de 1916, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Porto. 9 de Maio de 1917.

Trafego

Exp. T. n.º 1.056

O Engenheiro-Director

*Alvaro de Castelões*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## AVISO AO PUBLICO

### Modificação à Tarifa de Despesas Acessórias

Continuando a ser excessivamente demoradas, por parte do público, as operações de carga e descarga dos vagões e sendo principalmente devido a isso que está aumentando, dia a dia, a escassez do material circulante, esta Administração vê-se forçada a tomar, a partir de 1 de Março de 1918, as seguintes novas disposições, com o fim de fazer abreviar tais serviços e poder dar melhor satisfação às instantes reclamações do público, por falta de vagões.

#### 1.<sup>a</sup> — Estacionamento de vagões:

As taxas que se acham em vigor são substituídas pelas seguintes, sendo restabelecidos, desde aquela data, os prazos concedidos para carga e descarga pela Tarifa de Despesas Acessórias.

Por vagão e período indivisível de 24 horas . . . . . Esc. 5\$00

#### Na Estação da Alfandega:

Por vagão e período indivisível de 24 horas . . . . . Esc. 7\$00

2.<sup>a</sup> — A Administração não se obriga a guardar, por mais de 5 dias, remessa alguma de vagão completo ou pagando como tal.

Findos os 5 dias, poderá proceder à venda, em hasta pública, das mercadorias demoradas, nas condições estipuladas no art. 113.<sup>o</sup> da Tarifa Geral.

As taxas indicadas no presente AVISO são isentas da sobretaxa de 40 % em vigor.

Em tudo que não seja contrário ao disposto neste AVISO, ficam em vigor as disposições da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor, seus aditamentos e AVISO AO PUBLICO D.-1047, de 12 de Janeiro de 1917.

O presente anula o AVISO AO PUBLICO D.-1037, de 19 de Dezembro de 1916.

Pôrto, 22 de Janeiro de 1918.

D.-1117

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castellões.



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## AVISO AO PUBLICO

### COMBOIOS ESPECIAIS DE MERCADORIAS

POR GRUPOS DE 12 VAGÕES—MINIMO

Aditamento ao **AVISO AO PUBLICO** D n.º 1:071

A partir de 11 de Fevereiro de 1918, o mínimo de vagões por comboio e o de cobrança por aceleração do transporte estabelecidos na 2.<sup>a</sup> disposição do AVISO AO PUBLICO D n.º 1:071, de 29 de Maio de 1917, quando se trate de serviço interno desta Administração, são baixados a 12 vagões e Esc. 60\$00, respectivamente.

Ficam em tudo o mais em vigor as disposições do referido AVISO AO PUBLICO.

Porto, 22 de Novembro de 1917.

D—1:101

Exp. T. n.º 580

O Engenheiro-Director

*Alvaro de Castelões*



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

**AVISO AO PUBLICO**

**Estação de Barquinha**

8.º Aditamento ao Aviso ao Publico B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915

A partir de 1 de Março de 1918, a estação de Barquinha, além do serviço que presta segundo o Aviso ao Publico B. n.º 2823 de 18 de Setembro de 1917, fica habilitada a fazer também o seguinte serviço:

Passageiros, expedição e recepção de bagagens e mercadorias em grande ou pequena velocidade limitada ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição. Poderá também expedir bagagens e remessas de grande velocidade com mais de 100 quilogramas de peso, ou em volumes de peso superior a 30 quilogramas, desde que os expedidores se prestem a fazer gratuitamente as operações de manutenção á partida.

N. B. — A venda de bilhetes é limitada e, portanto, junto ao guichet estará afixado um Aviso indicando quais os comboios para que se vendem bilhetes.

Fica, pois, anulado na parte referente a Barquinha o Aviso ao Publico B. n.º 2775 de 4 de Junho de 1917.

Lisboa, 22 de Fevereiro de 1918.

O Director Geral da Companhia

*Ferreira de Mesquita*

**B. 2.890**





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PUBLICO

1.º Aditamento ao **CAPITULO I** do **COMPLEMENTO Á TARIFA GERAL**

### BILHETES DE IDA E VOLTA

A partir de 1 de Agosto de 1918, os preços dos bilhetes indicados no Capitulo I do Complemento à Tarifa Geral Provisória, são rectificados como se segue:

Procedência	Destino	Preços a eliminar			Preços a incluir		
	ou vice-versa	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa . . . . .	Barreiro . . . . .	\$35	—	\$25	\$44	—	\$30
	Barreiro A . . . . .	\$40	\$35	\$25	\$50	\$44	\$30
	Lavradio . . . . .	\$60	\$50	\$40	\$70	\$60	\$45
	Alhos Vedros . . . . .	\$70	\$60	—	\$85	\$75	—
	Moita . . . . .	\$90	—	—	1\$10	—	—
	Pinhal Novo . . . . .	1\$26	1\$08	\$70	1\$50	1\$20	\$80
	Aldegalega . . . . .	1\$35	1\$16	\$70	1\$70	1\$40	1\$00
Faro . . . . .	Santa Clara-Saboia . . .	—	—	2\$74	—	—	2\$40
	S. Marcos . . . . .	—	—	2\$00	—	—	1\$80
Setubal . . . . .	Pinhal Novo . . . . .	—	—	\$32	—	—	\$38
Aldegalega . . . . .	Lisboa . . . . .	1\$35	1\$16	\$70	1\$70	1\$40	1\$00
	Barreiro . . . . .	1\$25	1\$01	\$65	1\$40	1\$10	\$80
	Barreiro A . . . . .	1\$25	1\$01	\$65	1\$40	1\$10	\$80
	Pinhal Novo . . . . .	\$81	\$63	\$30	\$64	\$48	\$33
Montemór . . . . .	Torre da Gadanha . . . .	1\$01	\$80	—	\$80	\$60	—

Em tudo o mais ficam em vigor as condições do referido capitulo.

Lisboa, 22 de Junho de 1918.

B. n.º 551

Trafego

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*





# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PÚBLICO

### 1.º Aditamento à Tarifa Geral Provisória

Desde 1 de Novembro de 1918, são incluídas, na Tarifa Geral em vigor, as seguintes alterações:

#### CAPITULO III — RECOVAGENS

Incluir, no § 3.º do artigo 27.º a rubrica de PLANTAS VIVAS: Maximo cobravel por tonelada, para todas as mercadorias designadas nos §§ 3.º e 4.º, entre quaisquer estações 15\$00.

#### CAPITULO VII — REEMBOLSOS

A via fluvial, entre Barreiro e Lisboa, é computada em 10 quilómetros.

#### CAPITULO XIX — TAXA DE GARANTIA

Sob a rubrica de “Artigos manufacturados,, não se comprehende: açúcar, arroz, azeite, bacalhau, farinhas de cereais em barricas ou sacaria ordinária, pão, petroleo, sabão e em geral todos os artigos de mercearia comestiveis não em conserva e que não estejam claramente designados no § 1.º do artigo 80.º da TARIFA GERAL.

#### QUADRO DA QUEBRA NATURAL DAS MERCADORIAS:

Rectificar a percentagem de: Peixe de escabeche em barris para 1-1-2, e de Peixe fresco acondicionado em gelo, para 10-12-16.

Lisboa, 25 de Outubro de 1918.

B. n.º 582  
Trafego

O Engenheiro-Director

*Arthur Mendes*