

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

24.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Dezembro de 1918

Número 744

SUMMARIO

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

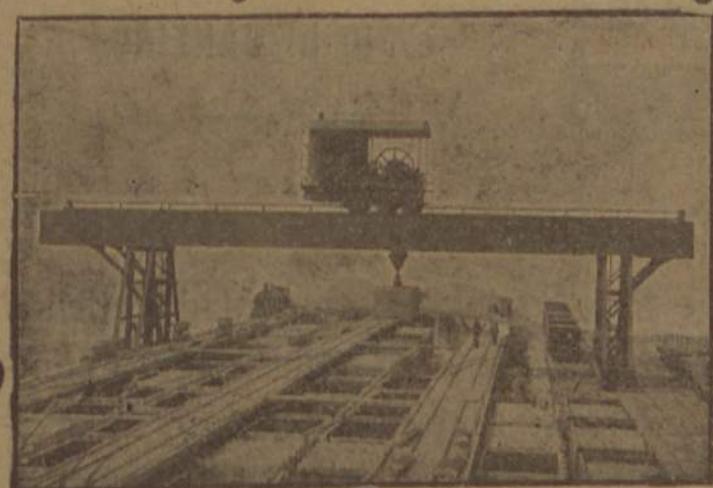
Viagens e transportes.....	377
Lihas ferreas brasileiras.....	378
Documentos para a história, (Continuação).....	379
Parte financeira:	
Carteira.....	380
Boletim commercial e financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	381
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes.....	381
O esforço americano.....	382
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—Relatorio (continuação).....	383
Horário dos comboios.....	384

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caideiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Edoux & C.º* — **Cimento «Candlot**, deposito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.
Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEFONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro. Docas, Portos
e Fabricas

assim como

Tampões Hidráulicos de Parada

E OUTRAS

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também únicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney,
com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 à installados.



RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

2, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Raper, London»
• Cablegrammas: «Sluice London»

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

“A Glória 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:

Braga

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,conjunto, 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 conjunto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, gréves 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 | Número 744

Reformas de alcance

Trouxe-nos enfim o *Diario do Governo* uma serie de providencias, que remodelam por completo a organisação dos caminhos de ferro do Estado e põem termo á situação confusa e precaria originada pelos sucessivos 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 greve de caracter 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, perfeita com algumas modificações, saiu o decreto com força de lei n.º 5:039, de 30 de novembro, (1) baseado em numerosos considerandos, que são uma verdadeira affirmação 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 é que de facto apenas se ocupou de caminhos de ferro, é extinta 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 accão.

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 organisação 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 organisação dos serviços.

Do decreto 4:206 fica parte em vigor e parte suspenso, o titulo III, que reorganisou a Direcção de Fiscalisação 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 polícia 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 autores 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 revogalo 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 committidos, feita no art. 3.º do decreto, mostra quão util função 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 technica e outra administrativa.

O pessoal da Direcção Geral forma, 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 previdencia rasoavel foi a criação da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, sem ter porém mais funcções definidas que a liquidação 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 verificação de contas.

Outros assumptos importantes lia que importava designar explicitamente para objecto de estudo da Junta, como a classificação, concessão e resgate de caminhos de ferro; a unificação 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 ferro-viaria, devem ter n'ella representação 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 composição modificada, dando-se n'ella representação não só ás associações de Agricultura, Industriaes e Commerciaes, como ás dos Engenheiros civis e dos Advogados, a todas as quaes a lei eleitoral deu representação no Senado.

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

Excellentos 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 organiza 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 orgãos externos haverá as circunscrições, 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, remediano 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 pode 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 greve 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 comunidade de vistas com o illustre e prestigioso Chefe de Estado.

Seria injustiça omittir n'esta homenagem o nome de um engenheiro zeloso e distinto, homem de ordem e disciplina, a cuja collaboração dedicada se deve em boa parte esta obra: o Sr. engenheiro Moraes Sarmento, 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 de os rever, á qual deu os mais amplos poderes para abranger no seu estudo o que julgasse necessário 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 difficult: 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 prerrogativas, espirito de criteriosa economia, prudente energia disciplinadora. A obra é difficult, 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 logar que ha muito estaria ocupado sem as absurdas oposições suscitadas.

PARTE OFICIAL

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 título II do decreto n.º 4:206 de 4 de Maio do corrente ano 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 julgassem 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 à gerencia de tão importantes parcelas do domínio público, factores valiosíssimos do progresso económico 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 às multiplas relações do Estado com as Companhias concessionárias de caminhos de ferro;

Considerando que a experiência 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-viária nacional, definindo melhor as atribuições da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro e dando nela representação aos serviços públicos e corporações que melhor podem contribuir para o estudo de tão complexas questões;

Considerando que pelo seu carácter técnico e função comercial os serviços de construção e exploração de caminhos de ferro e respectiva fiscalização devem manter-se incorporados na Secretaria de Estado do Comércio, logo que deixe de ter razão de ser a função extraordinária 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 circunstâncias actuais, bem como a necessidade de assegurar a disciplina indispensável ao bom funcionamento dos serviços ferro-viários;

Considerando que a revisão definitiva dos preceitos do Código Comercial e do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e do regulamento de polícia e exploração de 11 de Abril de 1868, só pode ser cabalmente efectuada, quando cesse a anormalidade das circunstâncias actuais e se definam claramente as repercussões 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 comercial;

Considerando que a sabia legislação anterior, sancionada por largos anos de experiência e temperada na aplicação pelo senso prático, pode sem inconveniência continuar regendo a acção fiscal do Estado sobre os serviços ferro-viários e as relações entre o público 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 República 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 naquele previstos e proceder à 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 polícia 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 à revisão dos referidos diplomas, bem como dos preceitos do Código Comercial relativos aos transportes.

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

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

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 contêm.

Os Secretários de Estado de todas as Repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, em 30 de Novembro de 1918. — SIDÓNIO PAIS — *Antonio Bernardino Ferreira — Jorge Couceiro da Costa — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alvaro Cesar de Mendonça — João do Canto e Castro — Sílvio 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' criada 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 à 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 técnica e comercial dos caminhos de ferro explorados por empresas;

3.º — Instruções especiais acerca de reconhecimentos, anteprojetos 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 — Horários 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 comercial 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 história da constituição e exploração da rede ferroviária;

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 necessária.

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

Art. 4.º — Compete à 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, económicos, administrativos e financeiros que se prendam com a construção e exploração da rede ferro-viária.

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

1.ª Secção-técnica. — Assuntos técnicos e económicos da competência da Repartição.

2.ª Secção-administrativa. — Expediente, tudo que respeita ao pessoal, superintendência no serviço do pessoal menor, inventários, 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 Públicas 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 necessitam 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 oficial de trabalhos especiais, elaborados em qualquer das dependências da Direcção Geral;

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

8) Aplicar aos funcionários, 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 funcionários, quando assim interesse ao serviço;

11) Correspondar directamente, em nome do Secretario de Estado, com quaisquer repartições públicas;

12) Mandar passar as certidões que lhe sejam pedidas;

13) Assinar todo o expediente e bem assim quaisquer anúncios, 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 dependências da sua Direcção e bem assim as linhas férreas do país exploradas por empresas;

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

Art. 9.º—A testa da Repartição de Caminhos de Ferro ha um engenheiro dos quadros legais de Obras Públicas 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 oficial 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 desempenhados por pessoal formando um único quadro, denominado *Quadro do Pessoal da Direcção Geral dos Caminhos de ferro*.

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

1.º Ser portuguez;

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

3.º Ter suficiente robustez, atestada pela competente Junta Medica;

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

5.º Não ter responsabilidade criminal;

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

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

Art. 15.º—As promoções dos oficiais de cada classe á imediatamente 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 válidos 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 aplicáveis ao pessoal do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro as disposições que sobre faltas, licenças e penas disciplinares 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 comercial 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 quaisquer 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 comercial 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 Públicas, 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 efectuar, 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 Públicas;

Director Geral das Minas e Serviços Geológicos;

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 Ministério 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 tres anos podendo ser reconduzido.

Art. 25.º—A Junta Consultiva reune 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, for rejeitado 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 for 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 secretário, livro este que será rubricado pelo vice-presidente.

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

CAPITULO IV

Disposições transitorias

Art. 26.º—São preferidos para o preenchimento de lugares do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro os funcionários que transitaram dos Serviços Centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e da Repartição de Caminhos de Ferro para a extinta Direcção Geral de Transportes Terrestres, e bem assim os da mesma extinta 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 Comércio.

§ 1.º Os funcionários a que se refere o presente artigo e que não tenham cabimento no quadro, ficam supranumerários, 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 destes Serviços anteriormente à criação da extinta 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 efeito 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.º oficiais.....	1	1	2	1	5
2.º oficiais.....	1	3	4	—	8
3.º oficiais.....	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, compreendem-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 marítimas necessárias para o serviço dos mesmos caminhos de ferro.

§ 1.º As estações marítimas 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 acórdão com a mesma Direcção.

§ 2.º O estabelecimento da estação de passageiros e grande velocidade, na parte necessária do terrapleno da Alfandega, a que se refere a Portaria de 17 de Outubro de 1904, fica isento de qualquer taxá 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 Secretário 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 competência na administração pública, ou na de importantes empresas particulares;

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

— o Director Geral de Caminhos de Ferro;

— o Director Geral de Obras Públicas;

— o Director Geral do Comércio;

— o Inspector Geral da Agricultura;

— o Director Geral da Contabilidade Pública;

— um ajudante do Procurador Geral da República.

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

§ 5.º O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é autónomo e constitue pessoa jurídica para os efeitos legais.

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

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

§ 8.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 importância.

§ 9.º O serviço dos vogais técnicos da Comissão Executiva é inacumulável com qualquer outra Comissão permanente de serviço público.

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.

§ 1.º 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 utensílios;

2.º Adjudicar fornecimentos e empreitadas de importância não superior a 10:000 escudos, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e solicitar despacho do Secretário de Estado para os contratos cuja importância excede 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 económico as quantias que a ele pertencem, nos termos e pela forma preceituadas no presente decreto, e depositar na Caixa Geral de Depósitos, depois de feita a respectiva liquidação, as quantias pertencentes ao fundo especial;

5.º Propor 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 intermédio da Secretaria de Estado das Finanças;

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

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

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

9.º Submeter à aprovação superior as contas, por anos económicos, da Administração dos Caminhos de Ferro e publicar os relatórios e estatísticas concernentes à construção e exploração, referidos a anos civis, e, bem assim, as contas mensais de receita e despesa, em conformidade com os modelos estabelecidos;

10.º Submeter à 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 à 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 à aprovação ou à homologação do Secretário 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 providências 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 atribuições 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 Sqb-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 negócios 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 aplicação das regras organizacionais 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 comentários, porque nos não sobra espaço para aparecer em branco.

O nosso estimado correspondente do Porto, que reside em Mattosinhos, d'allí 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 tambem 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, tambem, pela primeira posta de 5. Levou apenas umas 40 horas da estação de Santa Apolonia 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 franceses**, com todas as estações bem legíveis, posto em telta, 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 países 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 providências adoptadas é geralmente aceites pelos governos de diferentes Estados para promover o seu resurgimento económico e desenvolver as suas relações commerciaes com os povos que a luta das armas irmanou no mesmo pensamento e no mesmo ideal da vitória, avultam pela sua reconhecida importância as que dizem respeito ao alargamento das vias de comunicação, isto é, a extensão da rede ferro-viaria além fronteiras, no sentido utilitário de se favorecer o intercâmbio mercantil internacional.

O comércio externo tem tudo a lucrar com o desenvolvimento das comunicações por via terrestre, marítima e fluvial e, por isso, se comprehende o reiterado interesse que tão palpitante assumpto tem merecido ás conferências económicas inter-alliados e o empenho de alguns países estrangeiros beligerantes em procurar converter a unidade do ponto de vista militar, n'uma estreita e fecunda solidariedade económica que perdure e se prolongue durante longos annos apóz a assinatura da paz.

Foi em obediencia a tais 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 conferência inter-alliada de Londres e apreciado depois na Sociedade Italo-franceza de expansão económica.

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 económicos, devendo considerar-se simultaneamente o fructo esplêndido de um meditado e proveitoso estudo de expansão mercantil.

Ao que lemos nos jornais que se tem ocupado do assumpto, esse plano abrange a ligação ferroviária das principais localidades e centros mercantis mais importantes dos dois países, a começar pela construção de uma dupla via ferrea de Modena a Spezia com o prolongamento até Pisa, e o lançamento através dos Alpes marítimos, 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, sistema 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 monetários, aos quais o governo tem feito face com as reservas do tesouro público, pois é necessário proceder á instalação de centraes eléctricas e construir lagos e reservatórios artificiais nos planaltos de elevadas montanhas, bem como obter a captação e o transporte de forças hidráulicas, o que representa extraordinários gastos financeiros.

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

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

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

VIAGENS E TRANSPORTES

Annulação de tarifas

Em virtude de resoluções das linhas hespanholas, foram annuladas, 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 portuguesas 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 vazios.

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 intermudaveis 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 apezar 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 aquele prazo, proceder a 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 autorisou as companhias de caminhos de ferro a contin uarem a cobrar, até aviso em contrario, as

sobretaxas que estavam auctorisadas até 31 do corrente mez.

Essas sobretaxas são: de 57 % nas linhas da Companhia Portugueza, da Beira Alta, de Porto à Povoa e Famalicão, 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 Portuguesa.

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, igualmente já se encontra reaberta.

Transporte de arroz

O governo auctorisou a livre circulacão 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 aceitando por via Irun-Hendaya, sem guia de transito, remessas em grande velocidade, de pezo não superior a 50 kilos.

A gralha trocará 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 ESCREVER 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 fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexped. ás 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 parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

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 auctorisadas pela 1.ª División de Ferrocarrilles, calle de San Bernardo 2, Madrid.

Entroncamento de Andoain—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 ás 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 Coriña—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 gêneros de primeira necessidade.

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



Linhos ferreas brasileiras

Notícias 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 Uruguaiana* um das mais antigas do Estado e construída pelo governo federal, tem duas rampas de 18 ‰ de um e outro lado da estação de São João de Montenegro (trecho ha pouco construído) e outra tambem de 18 ‰ entre as estações de Couto e J. Rodrigues, rampas essas que, pela sua extensão e localização, estragam a composição efficiente e prática de trens, reduzindo a capacidade effectiva de reboque das locomotivas de 40 ‰ entre S. Maria e P. Alegre, na extensão de 389 kilómetros.

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 kilómetros, além dos desenvolvimentos superfluos e das curvas de raios minimos, existem em *plenas coxilhas* varias rampas de 3 ‰, algumas com a extensão de 3 kilómetros, prejudicando de forma sensivel a capacidade de reboque das possantes locomotivas que alli transitam, de 30 ‰ do seu effectivo.

N'esta linhz já foram estudadas variantes com o fim de corrigir os maiores defeitos, estudos aprovados 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 kilómetros e construída por uma companhia ingleza, sob o regimen dos 6 ‰ ouro, linha ferrea que põe em comunicação o grande e unico porto do Rio Grande com o interior, desde mais de 30 annos, tem no extenso trecho entre as estações de Córrego 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 aproveitável dos trens de mercadorias.

d) Finalmente, a linha entre *Cacequy e Livramento*, com 167 kilómetros, construída em 1910, além dos desenvolvimentos perfeitamente evitaveis e das curvas de raios reduzidos adoptados, tem rampas de 18 ‰ que prejudicam o tráfego, defeitos que podem ser affastados 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 Brasilian Railway Company, Limited, referente ao anno findo em 31 de Dczembro de 1917, encontramos os seguintes interessantes dados acerca das diversas linhas exploradas por essa companhia :

Na linha de Santos a Jundiahy, 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 despezas 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 diferentes 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 despezas 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 sterlino, foi de £ 3.420-7-6. As despezas 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 diferentes taxas de cambio pelas quaes foram feitas as remessas, corresponde a £ 6.482-14-1.

Os juros sobre o capital empregado pela Companhia em diferentes 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 segniente.

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 diferença para mais de 9.939\$070.

As despezas 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 aumento de 41.228 passageiros e o aumento 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 fossem, 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
Abrial.....	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
Abrial.....	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 lirha 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 lirha, o respectivo director, dr. Aguiar Moreira, percorreu 2.406.118 kilometros, assim descriminados: 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 aumento dos juros em papel provém de se haver tornado effectiva a garantia sobre maior capital da Sorocabana; e reducção quanto á garantia em ouro resulta do facto de ter sido encampada a Noroeste e haver sido incluida na revisão do contracto da Goyaz, clausula que altera o regimen sob o qual foi construido o primeiro trecho d'esta lirha.

Documentos para a historia

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

(Continuação)

Mas não levaria, nem effectivamente leva mais á ante as suas propostas sobre esta especie de vias de comunicação. A primeira condicão de qualquer projecto é a bem fundada esperança 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 igualmente tem a sua epocha propria — anticipal-os é muitas vezes perdel-os.

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

Por agora os votos do Conselho não podem ser outros senão, que os recursos e capitaes, que podem ser empregados em similares emprezas, vão convergir sobre os caminhos de ferro de norte e de leste, em vez de se disseminarem em obras de menor importancia e resultados do que estas, que são além d'isso já uma promessa solenne 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 aquáticas, não só existentes, mas faciles de criar. Nem o estado a que tem chegado a arte da construcção das diferentes especies de vias de comunicação, nem o estado e necessidades da industria dos transportes, nem tão pouco o exemplo dos outros paises 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, ninguem inculcará que se siga rigorosamente a ordem chronologica em que estes melhoramentos teem apparecido na Europa. Construindo primeiro só estradas, depois canaes, e por fim caminhos de ferro, desprezariam os progressos e inventos dos ultimos tempos, e ficariamos 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 aquáticas ainda ao presente, em

toda a parte, teem o seu valor e importancia particular. Nenhuma outras realizam 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 cumulativamente 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 concorrença d'estas vias, que tem attenuado os inconvenientes do transporte exclusivamente monopolizado nas vias ferreas, condicção propria da sua natureza, que não admite sobre elles a livre circulação. Como correctivo a este inconveniente, ou ha a respectiva revisão das tarifas, ou a exploração por conta do Estado, ou a concorrença dos rios e canaes.

Uma larga escala de aperfeiçoamentos ha a esperar nas vias ferreas; mas as aquáticas tambem são susceptíveis 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 accommodadas á navegação dos rios e canaes.

Como quer que seja, os rios e canaes são eminentemente proprios para o transporte dos productos do solo, 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 marítimo, as bacias hydrographicas do nosso paiz são curtas, bastante declives, e quasi todas paralelas 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 sâo 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 data 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 séde 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 realizado nos termos acima, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Obrigações de 4 1/2 %, 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 1/2 %, á razão de Escudos 0\$52.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde 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 África

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas, na séde 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 tem dedicado, sem precipitações, com prudencia, tempo e criterio, as grandes potencias como os pequenos paizes aliados.

Infelizmente o nosso, como de costume, não se vê que se determine, de uma forma orientada e decisiva, a fazer essa longa lista de addicções, que nos permitta, 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 prazo 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 efectivos; tratando agora só de apurar os prejuizos indirectos, os estragos causados, os resultados da paralysação das suas industrias, do seu commercio, da esterilização dos campos desvastados, do despovoamento dos seus muzeus saqueados, e até do contheudo dos seus palacios e das suas adegas esvaziadas.

Nós nada sabemos — nada, absolutamente nada! Sabe-se só que temos uma dívida immensa a pagar, falla-se em muitas dezenas de milhares de contos, mas de positivo, nada. O parlamento occupa-se de questões byzantinas, 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 período que nos ingressa em nova crise: a paralisação do commercio pelas suas proprias exigencias.

O retrahimento nas compras vae-se accentuando, até mesmo por parte dos novos ricos, dos novos riquissimos.

E' que todos vêem que, melhorados os cambios, tendo a divisa Londres desido de 29 a 34, isto é, a libra-cheque de 8\$276 para 7\$059, e desido os frêtes marítimos, e desaparecido os grandes seguros de guerra, os productos e artigos á venda ainda subiram de preço, e não só os que vinham do estrangeiro como os oriundos do paiz, n'este periodo do «salve se quem puder» do nosso productor e comerciante; e o comprador retrahese, sem comprar, á espera que as exageradas exigencias acabem.

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

*

Banco de Portugal—A situação apurada nas ultimas semanas liquidadas era a seguinte:

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.....	25.525.193\$28,5	25.593.728\$28,5

Total.....

Bolsas e títulos

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — DEZEMBRO

	3	4	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	44,80	44,70	44,70	44,50	44,50	44,50	—	44,50	44,50	44,50	—	—	—	—
Dívida interna 3% coupon.....	44,70	—	44,70	44,70	44,50	44,50	—	44,50	44,50	44,50	—	—	—	—
4% 1888, c/premios.....	—	60,550	63\$50	—	—	63\$50	63\$50	63\$50	63\$50	62\$00	—	—	—	—
4% 1890 c.....	—	51\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 1905 c/premios.....	—	—	—	10\$40	—	—	—	10\$40	10\$45	10\$45	10\$40	—	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º E.) c.....	—	82\$00	—	—	—	—	—	—	82\$00	82\$00	—	—	—	—
5% 1909, ob. (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	82\$00	82\$00	81\$50	—	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	—	—	—
3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	79\$00	—	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	—	—	—
3% 3.ª serie.....	84\$50	83\$00	—	—	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	277\$50	273\$00	270\$00	277\$00	280\$00	280\$00	279\$00	279\$00	279\$00	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	208\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ult ramarino.....	302\$50	303\$00	304\$00	310\$00	311\$00	310\$00	307\$00	307\$50	307\$00	307\$00	—	—	—	—
Lisboa & Açores.....	175\$00	—	—	170\$00	—	—	—	—	170\$00	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	39\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	5\$0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	134\$50	134\$50	136\$50	138\$50	142\$50	143\$00	—	146\$00	147\$00	147\$00	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	56\$50	56\$50	56\$50	56\$50	—	57\$00	57\$00	—	56\$80	56\$30	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	101\$00	101\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia G. F. de Benguela tit. 1 tit. 5.....	—	94\$00	—	—	91\$50	95\$00	95\$20	—	96\$50	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	—	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	97\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	—	35\$00	—	35\$00	—	35\$00	35\$00	35\$00	35\$00	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	14\$00	—	—	—	—	—	14\$00	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	84\$00	—	—	84\$00	84\$00	—	—	—	84\$00	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%.....	91\$80	—	92\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1/2%.....	90\$00	—	—	—	90\$00	—	—	—	90\$10	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 2.ª.....	—	56,50	56,50	55,50	—	—	56,60	56,75	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	253,25	263	260,50	262,50	—	265	261,50	257	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	126,50	125	—	—	—	—	121	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	56%	57%	—	—	—	—	—	56 1/2	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA			
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes	Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
Portuguezas			Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas
Companhia Camil- Rêde geral.....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
nhos de le o Vendas Novas.....	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas Coimbra e Louzã.....	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Novembro	768	4.347.372\$38	746	3.018.050\$14	1.299.322\$24	6.580\$04	4.749\$48	+1.830\$56
Minho e Douro.....	31 Março	484	642.221\$00	484	524.264\$51	+117.956\$49	1.326\$590	1.083\$519	+243\$71
Be									

O esforço americano

No que diz respeito a transportes e caminhos de ferro

Uma das consequencias 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 prodigios 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 necessário 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 dificuldades, as necessidades do exercito e da população civil. Resolvida a intervir no conflito, mas não a avolumar os embarcações já existentes, quiz que o seu exercito recebesse da mãe pa'ria tudo aquillo de que tivesse precisão e que dos seus proprios inéios 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 organisação a que obedeceu, o qual poz á prova o arrojo e a tenacidade americanas.

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

As pilastras, que foi necessário enterrar no lodo para sustentar essa construcção, vieram da America ou foram retiradas dos pinhaes proxim's 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 extrahe 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 minuscule automovel, que mais parece uma carreta de mão. E tudo isso vai, a poucos kilometros um pouco além, ligar-se com uma *gare* que ainda ha pouco alli não existia, mas que, construida tão rapidamente como sucede ao porto, tem mais de cinco kilometros e meio de extensão sobre 1/2 de largura. Ao lado construiram-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 abarracamentos podem alojar mais de 50.000 homens.

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

norte, construiu-se um outro porto. Mas ahi foi necessário lançar um pontão enorme, que ao chegar a um fundo de 10 metros toma a forma d'uma larga mão aberta, entre os dedos da qual se devem vir encostar, para as manobras do desembarque, os grandes vapores. Uma machine 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.

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

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 variadíssimo material que constantemente chega da America.

Não fallaremos aqui dos *camions* servindo sobretudo a zona dos exercitos. Diremos sómente que se veêm 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 machine: 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 iniciais U. S. A. que revelam a sua origem e para que devem servir. E como o pessoal frances 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 rede 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 construção de linhas ferreas, os americanos foram verdadeiramente inexcediveis.

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

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Maná

Composta das 3 series:

A Florista, *A Cortezã* e *O Castigo*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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 «Balanco» 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:

Balanco em 31 de Dezembro de 1917

ACTIVO

Caixa.....	1.104.837
Papeis de credito.....	433.914.878
Immoveis.....	37.256.844
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	37.033.874

CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses— e/Valores em deposito.....	529.308.800
Total—Escudos.....	1.038.617.833

PASSIVO

Contribuintes:	
Joias.....	93.262.861
Quotas.....	402.292.873
Reembolsos.....	495.555.834
Pensões por pagar.....	8.826.839
Devoluções.....	1.757.855
Contas a liquidar.....	83.845

CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	529.308.800
Total—Escudos.....	1.038.617.833

Ganhos e Perdas

EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1917, relativas a exercícios anteriores.....	51.893
---	--------

EXERCICIO DE 1917

Encargos:	
Reformados.....	66.450.856
Pensionistas.....	38.830.814

Ordinarios	
Reformados.....	66.450.856
Pensionistas.....	38.830.814
Extraordinarios	
Despesa feita com o seguro e conservação de predios.....	712.870
Total—Escudos.....	106.045.833

EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1917, relativas a exercícios anteriores.....	91.892
---	--------

EXERCICIO DE 1917

Receitas:	
Afectas pela Companhia:	
Bilhetes de gare.....	32.507.889
Marcação de logares.....	6.969.820
Anuncios nas estações.....	2.200.800
Bilhetes gratuitos de circulação.....	2.360.844

44.037.853

Proprias:

Juros de móra.....	7.819
Juros de papeis de crédito.....	21.032.565
Lucro em títulos sorteados.....	537.891
Lucro em títulos vendidos.....	10.518.866
Rendimento bruto de casas.....	523.800
Reembolsos de 1912 não reclamados.....	602.857

33.222.818

Reversão de jolas e quotas por falecimento, demissão, desistência e reforma de empregados.....	20.334.840	97.594.811
Subvenção da Companhia, relativa a 1917.....	8.359.830	
Total—Escudos.....	106.045.833	

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

por joias.....	9.627.880
por quotas.....	35.910.841
Somma—Escudos.....	45.538.821

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 afectas a este serviço.....	44.037.853
Subvenção da Companhia—Exercício de 1917.....	8.359.830
Somma—Escudos.....	55.396.883

Papeis de Credito

Os papeis de credito, que representam a inversão parcial das sommas com que contribuiu por joias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram aumentados 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 (emprestimo de 1888) e 7 ditas de 3 %. da Dívida Externa Portugueza—3.ª Serie, amortisadas, 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 incluidas 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	71.810	4.194.890
de uso fruto	1	5.810	5.810
Obrigações da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez:			
de 5 %.	28	89.800	2.492.800
de 4 1/2 %.	39	85.800	3.315.800
Obrigações do Governo Portuguez:			
de 4 % do Empréstimo de 1888	132	20.800	2.640.800
de 3 % da Dívida Externa—3.ª serie	703	77.815.6478	54.241.800
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3 %. 1.º grau (inalienáveis)	1.282	71.800	91.022.880
» 3 %. 1.º	1.954	74.98.66939	146.524.800
» 3 %. 1.º «Beira Baixa»	1.515	75.826.7709	114.030.858
» 3 %. 2.º	268	57.85	15.450.820
Representando — Escudos			433.914.878

(Continua)



Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

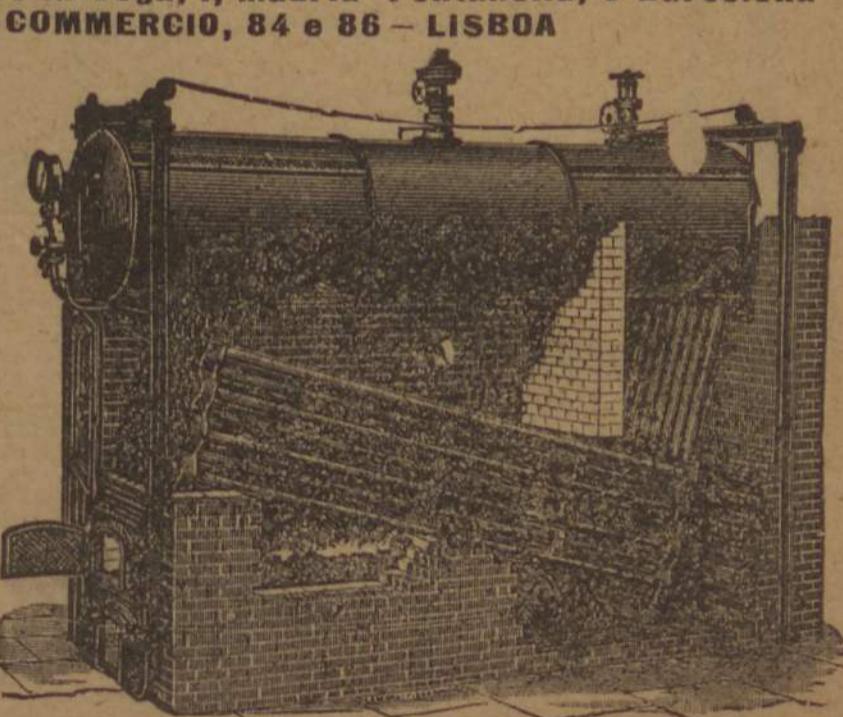
Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAO
Succursales: Ventura de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona
RUA DO COMMERÇIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras Aquo-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000 cavalos de força funcionando

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



Caldeira Babcock & Wilcox typ terrestre

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1918

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

14 8 10 7 41 6 15 7-23

10 11 21 8 25 9 28

5 56 7 19 12 5 1 14

7 22 8 51 8 20 9 28

12 25 1 54 10 20 11 27

C. Sodré, Cascaes C. Sodré

6 20 7 40 6 10 7 26

b 9 10 9 7 48 8 50

10 20 11 50 8 40 9 40

b 1 30 2 39 a 9 34 10 15

b 2 5 f 3 14 b 10 50 11 54

b 4 5 11 b 12 50 1 54

5 20 6 40 3 44 5

a 6 26 7 1 b 6 5 7 11

b 6 33 9 32 b 7 38 8 42

7 40 9 10 30 11 46

b 10 30 11 39 b 12 15 1 19

b 12 45 1 37

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

5 6 39 6 10 7 49

1 45 3 25 8 9 36

a 5 20 6 45 4 5 5 44

5 40 7 8 8 30 10 6

10 20 1 54 — —

12 16 1 48 — —

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

e 7 55 8 5 e 7 20 7 30

e 5 25 5 37 e 9 20 9 30

e 6 25 6 35 e 5 57 6 7

Lisboa-R Setil Lisb.-R.

5 1 7 30 — —

Lisbos-R Santarem Lisbos-R

— — 8 54 11 42

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R.

5 40 9 51 6 35 11 26

Lisboa-R Porto Lisboa-R

8 50 11 38 7 8 8 56

8 40 1 58 8 22 8 30

— — 10 1 3 48

CHEG. PART. PART. CHEG.
Alfarelos 2 50 Aveiro Alfarelos

6 3 8 54 11 25

Alfarelos 2 50 Figueira Alfarelos

4 45 7 30 8 21

Coimbra Figueira Coimbra

5 7 4 4 25 7 5

7 35 9 20 6 30 8 15

11 25 2 13 11 35 1 27

4 35 6 25 2 55 6 55

— — 11 10 12 48

Lisboa Barreiro Lisboa

5 6 15 6 55 6 30 7 10

8 40 7 22 8 5

10 40 9 25 10 5

11 30 12 10 11 40 12 23

1 1 40 1 20 2

4 30 5 10 3 3 2 45

6 40 7 25 6 10 6 50

8 45 8 35 9 20

11 30 12 15 9 50 10 35

Lisboa Moita Lisboa

2 35 3 43 4 25 5 35

6 45 7 59 v 8 10

Lisboa Setubal Lisboa

8 9 43 8 10 10 5

11 30 1 20 10 30 12 20

4 30 6 20 5 6 50

6 40 8 31 8 35 10 35

Lisboa Aldegallega Lisboa

8 10 8 10 10 5

11 30 1 20 10 20 12 20

4 30 6 20 4 45 6 50

8 10 5 8 25 10 35

Lisboa Evora Lisboa

8 1 1 29 2 35 8 5

3 8 12 32 10 14 3 45

Gadanha Montemor Gadanha

12 25 1 10 50 3 45

11 10 11 45 10 10 40

Entrone. T. Vargens Entrone.

8 1 1 53 4 45 10

Entrone. C. Branco Entrone

12 15 1 10 5 3 45 1 25

C. Branco Covilhã C. Branco

h 6 5 10 20 h 8 11 50

Setil Vendas Novas Setil

8 15 10 45 4 35 7 19

Lisboa Moura Lisboa

8 5 45 6 3 3 45

8 5 40 6 10 8 5

Lisboa Villa Real Lisboa

8 10 50 3 40 8 5

Tunes Portimão Tunes

7 1 8 17 5 6 33

10 15 11 32 1 55 3 15

8 10 9 20 6 10 7 23

Garvão Aleacer Garvão

3 55 8 5 3 40 10 33

Tunes V. R. S. Ant. Tunes

3 30 8 8 30 11 4

C. Branca Faro C. Branca

5 10 11 30 6 45 1 17

SUL E SUESTE

MINHO E DOURO

PART. CHEG. PART. CHEG.

Espinho 8 36 Vizeu 3 16 12 20 7 40

Aveiro 10 7 15 11 38 7 8 48

Vizeu 9 4 30 8 36 n 5 30 10 2

1 6 30 10 36 — —

POVOA DE VARZIM

Porto Povoa Porto

9 10 10 31 5 6 57

11 15 12 40 8 40 10 10

e 5 35 7 10 x 12 20 1 50

8 9 34 5 10 6 45

— — f 9 10 10 39

Povoa Famalicão Povoa

6 3 10 4 40 10 10 11 26

7 20 k 3 25 4 45

— — 7 20 8 38

GUIMARAES

Trofa Guimarães Trofa

7 40 9 14 11 35 1 6

Trofa Fafe Trofa

9 45 12 21 4 25 7

5 6 8 35 6 40 9 11

7 20 10 13 f 3 20 5 54

— — — —

a Directos expressos ou rapiros

b Semi-directo

c Quintas, e sabbados

d Porto-Campanhã

e Dias utéis

f Domingos e feriados

g Dia 23 de cada mez.

h Segundas-feiras

i Terças feiras

j Segundas, terças, quintas, e

k Quartas-feiras

l Sabbados

m Não ha aos sabb. e domingo

n Terças, quintas a sabbados.

o Segundas, quartas e sextas

p Quartas sextas e dom.

r Terças e quintas-feiras.

s Segundas e sextas feiras.

t Sabbados e domingos.

u Domingos.

v Sôlo até ao Barreiro.

x Nos dias de feira em V. Conde

y Quintas feiras.

BEIRA ALTA

NACIONAL

St. Comba Vizeu St. Comba

l 6 8 24 n 6 35 8 40

10 30 12 25 l 1 45 3 47

l 2 15 4 28 4 50 6 55

Tua Bragança Tua

c 9 40 5 8 15 1 55

3 9 5 r 11 40 6 30

VALLE DO VOUGA

Espinho Sarnada Espinho

c 5 45 9 6 c 4 7 31

— — — —

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios contínuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias 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

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Caminhos de Ferro Portugueses
 Comissão do Museu Fértil (CEMF)
 N.º

AVISO AO PÚBLICO**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, aplicável 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

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PÚBLICO

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, aplicável 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 Tratado
Expediente n.º 585

950 exemplares

AVISO AO PÚBLICO**5.º ADITAMENTO Á TARIFA DE DESPESAS ACESSORIAS****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 Públ. 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 necessário o emprego de vagões ligados.**

Continuam em vigor as disposições do referido Aviso ao Públ. B. n.º 2262 no que não seja contrário 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 aplicaveis 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 Viâna, a Amarante e ao Marco

DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÁS 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	Viâna	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	Meinédo (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	Livracão	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
Carapêcos (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 sêlo 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.^a—**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.^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, 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.

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

As estações de Rio Tinto a Braga, a Viâna, 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.^a—**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.^a—**Invalidade para as estações intermédias.**—Estes bilhetes serão válidos apenas 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 munido.

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, 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 (inclusive)

DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÁS ESTAÇÕES ABAIXO INDICADAS, 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
Ancora	3\$45	2\$48	1\$60	Arêgos	2\$85	2\$02	1\$32
Moledo (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 vigôr.

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 véspera 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 nesse 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 imediato, 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, 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.

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 procedência 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 três classes. Os bilhetes de 1.^a e 2.^a classes, compreendendo percursos servidos pelos comboios rápidos, podem também ser utilizados nestes 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 importância da parte do bilhete de IDA.

6.^a—Em tudo que não seja contrário ao que na presente se dispõe, ficam em vigor 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.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões

Trafego

Exp. T. n.^º 1.056

REPÚBLICA



PORTUGUESA

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

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.^a—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.^a—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.^º da Tarifa Geral.

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

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

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

Pórtico, 22 de Janeiro de 1918.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castellões.

D.-1117

TRÁFEGO - EXP. T. N.º 580

AVISO AO PÚBLICO

COMBOIOS ESPECIAIS DE MERCADORIAS

POR GRUPOS DE 12 VAGÕES—MINIMO

Aditamento ao **AVISO AO PÚBLICO** 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.^a disposição do AVISO AO PÚBLICO 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 PÚBLICO.

Porto, 22 de Novembro de 1917.

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 2337 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 à partida.

N. B. — A venda de bilhetes é limitada e, portanto, junto ao guiche 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 PÚBLICO

1.º Aditamento ao CAPITULO I do COMPLEMENTO À TARIFA GERAL

BILHETES DE IDA E VOLTA

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

Procedência	Destino	Preços a eliminar			Preços a incluir		
		1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
	ou vice-versa						
	Barreiro	\$35	—	\$25	\$44	—	\$30
	Barreiro A	\$40	\$35	\$25	\$50	\$44	\$30
	Lavradio	\$60	\$50	\$40	\$70	\$60	\$45
Lisboa	Alhos Vedros	\$70	\$60	—	\$85	\$75	—
	Moita	\$90	—	—	1\$10	—	—
	Pinhal Novo	1\$26	1\$08	\$70	1\$50	1\$20	\$80
	Aldeagalega	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
Aldeagalega	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
Montemor ..	Torre da Gadanhada	1\$01	\$80	—	\$80	\$60	—

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

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 PUBLICO

1.º Aditamento à Tarifa Geral Provisória

Desde 1 de Novembro de 1918, são incluidas, 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: açucar, 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 gêlo, para 10-12-16.

Lisboa, 25 de Outubro de 1918.

B. n.º 582
Trafego

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes