

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Proprietario-director — L. DE MENDONCA E C. STA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

2.º do 36.º anno || LISBOA, 16 de Janeiro de 1923 || Número 842

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Rosto e indice do anno de 1922**, que não pôde ir no numero passado.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.** — AVISO AO PUBLICO — Serviço que prestam as estações, apeadeiros, despachos centraes e caes d'esta Companhia

4.º e 5.º Aditamentos ás Tarifas Internacionaes 301, 302 e 303 e Especial P. H. F. n.º 3 de grande velocidade.

## SUMMARIO

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Sousa.....	17
Commerce Externo, por Quirino de Jesus.....	18
As tarifas dos Caminhos de Ferro Ingleses.....	19
As novas taxas postaes.....	19
Telephones de voz alta para comboios subterraneos.....	20
O Tunel da Mancha.....	20
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	20
Viagens e transportes.....	21
As linhas ferreas de todo o mundo.....	22
Um grandioso projecto.....	23
Mos bibliófilos.....	23
Linhos portuguezas.....	23
Arrematações.....	23
União Internacional de Caminhos de Ferro.....	24
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro .....	24
Cotações.....	25
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	26
Lanifícios.....	27
A Instrução profissional no Sul e Sueste.....	28
Horário de partidas e chegadas de comboios.....	32

## O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

### QUESTÃO III — AÇOS ESPECIAES

D'esta questão havia trez relatórios: um, referente á America, do engenheiro Cushing, outro de M. Sauel, relativo a todos os países, excepto a França e a America, e o terceiro de Mesnager, relativo á França.

Mr. Cushing recorda os ramaes de cruzamentos com molas feitos nos Estados Unidos, para evitar a lacuna no coração dos cruzamentos e os ensaios de aços especiais para lhes aumentar a duração.

Convém observar que as cargas por eixo chegam a 30 toneladas nas locomotivas de passageiros e perto de 28 nas de mercadorias. Posteriormente a 1915 esse peso elevou-se a 36.290 kilogrammas.

O peso dos vagões de mercadorias cresceu também notavelmente, chegando a 143 toneladas sobre dois bogies de seis rodas cada um.

Os principais elementos do aço empregado no material de via são o carbono, o phosphoro, o manganez, o silicio e o enxofre.

Nos aços especiais predomina um d'esses elementos. Outros se juntam para modificar as propriedades

physicas, obtendo-se aços-ligas especiaes: são o nickel e o chromio, o aluminio, o titanio e o vanadio.

Ha ainda que distinguir os aços produzidos por processos especiaes, como são o tratamento thermico, o forno electrico.

No congresso de 1905 foi reconhecida a utilidade do aço de manganez para evitar o desgaste rapido dos cruzamentos. O seu uso generalizou-se posteriormente.

As suas características são uma grande tenacidade e resistencia ao desgaste pelo atrito. O theor de manganez varia entre 8 e 35 por cento.

A resistencia é de 58 a 101 kilogrammas por mm. com alongamento de 10 %, e stricção de 19,6 %.

O relatorio de Cushing contém numerosos esclarecimentos ácerca do fabrico do aço de manganez, no qual se nota a fraqueza do limite de elasticidade e dureza não superior á do aço Besemer e a elevação do preço.

Ultimamente tem sido empregado em larga escala em contra carris.

Os resultados do emprego do aço com titanio teem sido contraditorios.

Não podemos acompanhar o relatorio nos seus minuciosos desenvolvimentos. Limitar-nos-hemos a resumir as conclusões.

Está provado que o aço de manganez moldado dá resultados satisfatórios e dá todas as garantias de segurança para o fabrico de corações de cruzamentos, espadilhas de agulhas e outros aparelhos.

O aço de manganez convém para carris nos pontos onde se requer grande resistencia mechanica e tenacidade.

As experiencias com o nickel e o nickel-chromio não teem sido inteiramente satisfatórias.

O emprego do alto theor de carbonio com o nickel e o chromio não foi satisfatorio.

E' util continuar estudando a propriedade dos carris de alto theor de silicio.

Ha vantagem no emprego de ferro titanio no fabrico de aço para carris.

As experiências com carris submettidos a um tratamento therinico e os fabricados pelo processo electrico são animadoras.

Convém continuar o ensaio do fabrico de lingotes por methodos especiaes.

Mr. Saud, no seu curto relatorio baseado nas respostas de 39 administrações, refere que se teem feito numerosos ensaios, cujos resultados não comportam ainda conclusões definitivas, havendo motivo para se considerar o emprego dos aços especiaes.

Mr. Menager, no seu relatorio ácerca da França, versou dados numerosos e refere que as redes de interesse geral vão empregando correntemente carris de aço especial.

Experimentou-se o aço Sandbey de silicio.

Os metropolitanos e tramways com carros de pequeno raio utilizam carris com manganez.

Ha vantagem nos cruzamentos d'esse aço. Importa preparar para elle um caderno especial de encargos.

Na discussão Mr. Coopu referiu os resultados favoraveis obtidos em Inglaterra com os aços de manganez, cujo custo antes da guerra era de 27 libras por toneladas em confronto com Lb. 7 do aço ordinario.

Empregam-se esses aços nos carris de curvas de pequeno raio em linhas de grande trafego.

Mr. Dooaloge aponta as vantagens do emprego de cruzamentos fundidos de uma só peça.

Mr. Schrfut poz em relevo os inconvenientes do aço de manganez, considerando que o seu emprego se pode limitar a certas peças dos cruzamentos.

Mr. Mesnager resumiu nos termos seguintes a discussão travada:

1) O aço moldado com manganez a 12% e 1,3 de carbonio dá excellentes resultados e é economico nos apparelhos de cruzamento. O seu emprego tende a generalizar-se em cruzamentos de uma só peça. É vantajoso em carris de circulação pouco rapida e intensa nas curvas de pequeno raio.

2) São encontradas as opiniões acerca do uso dos outros aços especiaes.

3) A tempra dos aços tem poucos partidarios e a maior parte dos esclarecimentos são desfavoraveis.

4) E' para desejar que continuem as investigações para se obter um caderno de encargos satisfatorio para o aço manganez e se definir o valor relativo e as condições de utilização dos diferentes aços especiaes assim como as causas que provocam a inutilização dos diversos carris.

J. Fernando de Souza

## COMMERClO EXTERNO

Anda muito em voga, desde ha meses, a ideia de que a nossa exportação é superior á importação. Julgamos que ella foi lançada a circular com o propósito de fazer crer que a nossa *balança commercial equilibrada* era um signal clarissimo de progresso economico nacional e, portanto, de aumento de matéria collectavel, onde o Estado poderia obter grandes recursos para o prolongamento das suas despezas rui-nosas.

As estatísticas publicadas apenas alcançam até outubro de 1920. Mas são já mais do que sufficientes para se ver que, pelo contrario, o nosso commercio externo diminuiu gravemente.

Expresso em contos, o nosso commercio especial foi o seguinte, desde 1912 a 1919 e nos dez primeiros meses de 1920:

	Importação	Exportação	Total
1912	74.615	34.317	108.932
1913	88.978	35.287	124.265
1914	69.331	27.146	96.477
1915	76.115	33.630	109.745
1916	129.310	56.016	185.326
1917	137.405	55.189	192.594
1918	178.407	83.443	261.850
1919	229.428	106.982	336.410
1920	534.934	181.777	716.711

Não vale a pena relacionarmos o movimento das cifras com a variação do valor da moeda portugueza para se conhecer a decadencia do nosso commercio externo. A realidade vê-se mais frizantemente pelo quadro da quantidade de tonelados de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do continente e ilhas adjacentes nos mesmos annos de 1912 a 1919 e nos dez mezes de 1920:

	Carregadas	Descarregadas	Total
1912	1.418.413	2.613.530	4.031.940
1913	1.249.257	2.525.476	3.774.733
1914	1.018.091	2.057.486	3.075.577
1915	1.028.018	1.692.112	2.720.130
1916	1.138.637	1.664.972	2.803.609
1917	534.939	682.314	1.217.253
1918	413.535	490.706	904.241
1919	634.837	1.347.981	1.982.818
1920	910.823	1.413.663	2.324.486

Suponhamos, por hypothese, que nos doisulti-

mos mezes de 1920 o movimento foi igual á media do que houve nos anteriores. Nesse caso, as mercadorias carregadas e descarregadas desde 1914 a 1920 inclusivé foram apenas 60% e 53% das que respectivamente o seriam se ao menos se houvesse mantido sempre o movimento medio de 1912 e 1913. A queda foi realmente formidavel.

A decadencia da importação, grave para a economia nacional, foi, sobretudo, nas *principaes* matérias importadas, e de modo particular no carvão de pedra e coke. Isto se vê, em toneladas, no quadro seguinte, devendo notar-se que as cifras da segunda columna estão comprehendidas na primeira:

	Principaes matérias primas	Carvão e coke
1912	1.924.900	1.374.006
1913	1.918.200	1.392.029
1914	1.665.100	1.211.116
1915	1.427.700	1.071.059
1916	1.307.300	949.852
1917	604.000	402.419
1918	402.700	214.927
1919	884.200	652.650

Quer tudo isto dizer que se deixou de importar em grande parte aquillo que nos era indispensavel para a conservação e desenvolvimento normal da nossa riqueza, e em geral para o nosso movimento economico regular, vivendo-se importantemente dos materiaes, capitais e reservas anteriores, sem as devidas reparações, ás vezes mesmo impossiveis por natureza, como, por exemplo, no consumo dos combustiveis florestaes.

Ainda o mesmo se vê acentuadamente na importação dos adubos para a agricultura e na dos apparelhos e machinismos, embora houvesse algum pequeno desenvolvimento nas respectivas produções nacionaes, o numero de toneladas importadas em cada anno até 1919 e nos dez primeiros mezes de 1920 foi o seguinte:

	Adubos	Aparelhos, ma-quinas, etc.
1912	133.819	11.683
1913	104.493	14.874
1914	97.651	10.455
1915	79.446	3.785
1916	65.088	4.002
1917	12.053	3.930
1918	27.499	3.234
1919	26.754	3.585
1920	31.285	6.534

A decadencia até veiu na reexportação colonial, que foi a seguinte nos mesmos annos:

	Toneladas	Contos
1912	50.883	15.605
1913	39.915	10.844
1914	49.570	12.796
1915	38.897	15.131
1916	37.918	16.237
1917	34.237	15.755
1918	16.919	9.252
1919	17.156	14.109
1920	22.549	30.595

Apenas o commercio entre a metropole e as colónias manifestou algum desenvolvimento, mas tão sómente nas mercadorias importadas, pois nas exporta-

das para o Ultramar houve tambem consideravel declino. Em toneladas o movimento foi o seguinte:

	Carregadas	Descarregadas
1912	86.665	80.500
1913	82.773	83.504
1914	93.892	84.558
1915	81.865	86.982
1916	62.596	122.440
1917	60.514	108.270
1918	48.983	83.056
1919	28.476	142.130

A nossa economia soffreu, visivelmente, um rombo enorme desde o começo da guerra, pois ao mesmo tempo que a produção agricola vinha muito para baixo, a nossa exportação reduzia-se correspondente mente e a importação diminuia em alto grau, caindo de todas as maneiras a nossa riqueza e o nosso typo de vida. O trabalho nacional util veiu para muito menos pela mobilização, pelo crescimento do urbanismo, do burocratismo e do commercio excessivo e parasitario e por todas as desordens da lei, da administração e dos costumes, ao mesmo passo que vinha a derrocada cambial, a desvalorização da moeda, a carestia da vida, afundando-se por tudo isto a fortuna do paiz, sob as influencias da crise financeira.

O resultado final foi a dezorganização demografica e social. A população devia ter mais 600.000 habitantes do que em 1911, pelo coeficiente de progressão anterior. Parece, porém, que o censo de 1920, ainda não publicado, corroborando os calculos que haviamos feito em face das outras estatisticas demographicas relativas ao periodo que termina em 1919, apenas acusa a existencia de 70.000 almas. Assim, nem temos, talvez, hoje, 6.100.000 habitantes, com a circunstancia agravante de que aumentaram os males physicos e moraes.

Esta é a gente que, segundo muitos dos seus dominadores, está rica e prospera, podendo suportar uma grande carga de novos impostos para prosseguimento das despezas ruinosas do Estado. Continuasse tudo d'esta maneira, como elles pretendem, e dentro de pouco tempo não veríamos 5.000.000 de habitantes em Portugal, que positivamente não pode alimentar uma tal população com tais condições economicas e financeiras, apezar de ter recursos naturaes para a elevar ao triplo ou a mais ainda.

Sem duvida alguma vae sendo tarde para haver uma governação extraordinaria que emprehenda a obra da salvação.

Quirino de Jesus.

## As tarifas dos caminhos de ferro inglezes

Desde o dia 1 d'este mez foram reduzidas as tarifas inglezas em 25 % para o transporte de passageiros.

Com esta reducção os preços dos bilhetes ficam apenas mais caros 50 % do que antes da guerra.

Esta reducção não atinge os bilhetes de assinatura nem os dos comboios operarios, porque além de terem sido apenas augmentados por causa da guerra em 75 %, ao passo que os outros o foram em 100 %, já tambem tinham sido baixados de 25 %.

As Companhias, tomando por base o trafego actual, calculam que esta reducção lhes acarretará para as suas receitas um *deficit* de dez milhões de libras por anno, numeros redondos.

## As novas taxas postaes

Não ha que alimentar fugazes illusões: a vida vae encarecendo cada dia, e é o proprio Governo do paiz que para isso concorre com uma insensatez flagrante.

Quando todos vemos, com horror, que a carestia de tudo já tende a ultrapassar o *dez vezes o que era* — e em muitos generos indispensaveis como os de alimentação, os de vestuario, etc., já até se atinge e excede o *vinte vezes*, — vemos o governo, por um decreto sobre o preço dos seus serviços, confirmar este triste facto, dar razão aos que puxam a corda para fazer subir os preços, e exemplo aos que n'elle se escudam para os elevar cada dia.

O ultimo decreto sobre taxas postaes é mais um golpe decisivo n'este sentido. As taxas, elevadas já como estavam, subiram de um pulo *150 por cento*; não sobre a sua antiga tabella, mas sobre os altos preços que já hoje se pagavam, ficando n'uma craveira que as torna quasi prohibitivas.

Os simples bilhetes postaes que antigamente custavam 1 centavo, e o publico, por isso, gastava largamente a todo o momento, tendo já subido a *seis vezes* essa taxa. eleva-se desde hontem a *quinze vezes*!

O porte de carta ordinaria, que já multiplicará por 4, multiplicou agora por mais 6, ficando em *10 vezes o que era*. O simples impresso, muitas vezes pequeno aviso de meia duzia de palavras, circulares de commercio (que raras vezes são expedidas em numero superior a 1.000, unico caso em que pagam a 3 centavos) passou, desde hontem, a custar 10 centavos — a enormidade do antigo tostão — cada um! isto é *vinte vezes o preço antigo*!

Na mesma exagerada proporção foram elevados os portes para o estrangeiro.

Uma carta, que pagava 5 centavos, paga agora 1 escudo; um postal passa do antigo vintem a 60 centavos — *30 vezes o que era*! um jornal, de um centavo a 20!

A base em que assenta esta loucura percebe-se: O publico, á vista de tais preços reduzirá ao minimo a sua correspondencia; os rendimentos do correio orçarão pelo que são hoje, mas o numero de peças de correspondencia será menos de metade. Logo, se o rendimento decresce, quem padece é o thesouro, com o que o pessoal pouco se importa; diminue-lhe sim o trabalho a muito menos do que era, e isso é o ideal, nos tempos que vão correndo, segundo o modo de ver portuguez.

Mas os prejuizos para o publico são incalculaveis — e d'esses ninguem cura.

Qualquer, seja qual fôr o seu ramo de negocio, vae restringir ao extremo a sua correspondencia; e comprehende-se quanto isto significa de retrocesso, quando só de progressos commerciaes se devia tratar no critico momento que atravessamos.

Depois, ha outra face da questão que é extremanete grave. Estes decretos ensinam-nos que não podemos ter confiança no dia de amanhã, porque, de um momento para o outro, tudo se afunda sob os nossos pés.

Acabamos de fixar e publicar a nossa tarifa de assinaturas para o estrangeiro, a qual inclue os portes. Pois temos, ou que a considerar inutil ou que soffrer um importante prejuizo, porque o porte dos 24 numeros annuaes que era 1\$92 passa a 4\$80.

A cobrança de cada assinatura, que nos custava 13 centavos passa a importar em 0\$58; e se o assinante não está, na occasião, no ponto de destino, o

reicio tem que voltar, perdendo-se da primeira vez 48 cent. e gastando-se da segunda outros 58! caso a cobrança se realize.

**Pecimos portanto, com toda a instancia, aos nossos assignantes, aos quaes vamos expedir os recibos, á cobrança, pelo correio, que caso queiram continuar a assignar não nel'os façam devolver não cobrados, nele prejuizo que nos causa en-vial-ox repetidas vezes á cobrança.**

**Aos que nos escrevam pedindo-nos informes sobre tarifas, sobre o MANUAL DO VIJANTE — que está esgotado e tratando-se da sahida da 5.<sup>a</sup> edição — ou outro assunto, responderemos na secção "Correspondencia" que vamos abrir no jornal; e aquelles que desejarem resposta pessoal e breve esperamos tenham a bondade de mandar postal, sobrescripto sellado ou estampilha para a respos-ta, porque ESTA ADMINISTRAÇÃO DECLARA QUE NÃO PODE COM MAIS ENCARGOS.**

Ao nosso correspondente de Paris, ao qual antigamente escreviamos com frequencia, e ultimamente já a largos espaços, escreveremos só o indispensavel, ou quando tivermos portador (o que não é raro) enviando cartas abertas, visto não haver segredos, e ao mesmo mandaremos tudo que tenhamos para qualquer que de França nos tenha escripto. Das demoras na resposta ahi fica a explicação; não nos chamem mal-educados, chamem-nos antes, victimas dos nossos maus estadistas.



## Telephones de voz alta para comboios subterraneos

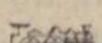
No metropolitano de Hamburgo foi ha pouco adoptado o processo de annunciar em voz alta o nome das estações, por meio de um telephone especial.

O conductor do comboio, sem ter de se mover do seu lugar, pronuncia em voz alta o nome da paragem proxima. O microphone do conductor está combinado com os hipsotelephones estabelecidos pelas diversas carruagens, de forma que os passageiros ouvem distinctamente nos seus logares o nome da proxima paragem.

Que bom não seria termos por cá d'esses telephones para serem utilizados não em comboios subterraneos, que os não temos, mas nos "sobreterraneos", ao menos de noite, para os passageiros saberem em que altura se encontram, pois é vulgar succeder passarem-se estações successivas sem haver alguém que se lembre de gritar-lhes o nome.

Isto numa epocha em que a illuminação das estações é tal que nem sempre chega para do comboio se poderem ler os letreiros das estações, seria um apreciavel beneficio.

Os passageiros somnolentos tambem muito apreciam os taes hipsotelephones.



## O TUNNEL DA MANCHA

Torna se a falar na construcção do grande tunnel sob o Mar da Mancha, pelo qual ficariam ligadas as linhas inglezas com as francesas.

Segundo uma declaração feita por Mr. Bertin, do *Evening Standard* e membro da Comissão francesa do tunnel sob a Mancha, esse grandioso projecto será em breve submetido ao novo governo, e que os membros do partido trabalhista lhe darão o seu appoio.

A ser aprovado e posto em execução, a crise operaria em Inglaterra diminuirá sensivelmente pela grande quantidade de trabalhadores que em tão importante obra encontrarão emprego para a sua actividade.

## Carta de Paris

I

De Madrid a Valencia — Os expressos de Barcelona e da Andaluzia — A Patria de D. Quixote — Os moinhos — Valencia — A sua famosa estação e o seu progresso consideravel — Os juizes das aguas — O porto do Grao — Um caco inutil

As companhias hespanholas, cansadas de esperar o tão falado aumento de tarifas, resolveram crear receitas, procurando maior numero de passageiros.

E bem andaram, pois a politica mettida no caso, com o jornalismo do seu lado, não deixou nem deixará que as tarifas ferroviarias sejam augmentadas, pouco se importando com as difficuldades que as companhias teem tido ultimamente.

E, d'esta maneira, as companhias puzeram de parte as suas antigas pretenções, e resolveram restabelecer os comboios expressos suprimidos, ao que o publico soube corresponder, enchendo-os por completo.

E d'isso tivemos confirmação pessoal, quando outro dia tomavamoos, em Madrid-Atocha, o expresso de Valencia. Lá estavam, ao lado, os expressos-diurnos para Barcelona e para a Andaluzia. Todos compostos de material novo de *bogies*, ha pouco adquirido pela Companhia de Madrid-Saragoça-Alicante, oferecem estes comboios a maxima commodidade.

A viagem até Alcazar de San Juan (149 kilometros) faz-se em via dupla, o que permite uma certa velocidade, que nos é agradavel por dois grandes motivos: o chegarmos mais depressa, e o não nos demorarmos a contemplar a paisagem, que é arida e desoladora.

No entanto, não deixamos de achar interessante, pois é por alli que se desenrola uma grande parte do celebre romance *D. Quixote*, que um dos nossos companheiros nos faz lembrar, mostrando-nos, no monte fronteiro, os moinhos com que esgrimia "o cavalleiro da triste figura".

Em Alcazar de S. Juan a linha áparta se da de Sevilha, seguindo sempre os mesmos campos aridos, aparecendo só, a grandes espaços, alguma povoação.

Era noite quando chegámos a La Encina, e por isso não nos foi dado gozar esse panorama explendido de "La Huerta".

A's 8 horas chegámos a Valencia, cuja estação, moderna e grandiosa, nos impressionou agradavelmente.

O vasto edificio, com cáprichosos recortes, onde sobresahem ornatos com sugestivos ramos de laranjas e de fructos tropicaes, tem bellos painéis de azulejo, de industria local, mostrando a actividade agricola da provincia.

No largo atrio, em pequenas placas, tambem em azulejo, lê-se a sugestiva palavra de *Boa Viagem*, em todas as linguas, o que é muito agradavel aos passageiros, sobretudo áquelle que venham de paizes cuja lingua não é facilmente comprehendida na Europa.

Valencia é das cidades mais ricas de Hespanha, e, por isso, das mais progressivas. Hotel magnifico, edificios publicos grandiosos, como, por exemplo, o dos Correios, quasi concluido; casas commerciales importantes.

Esta riqueza advém a Valencia, da consideravel exportação das suas laranjas e outras fructas, que é qualque coisa de importante.

Mas todo este progresso não consegue apagar os vestígios antigos da velha cidade do *Cid*, e assim, lá temos, em magnifico estado de conservação, a *Loja da Seda*, bello edificio gothico construido por Pedro Compte no fim do Seculo XV e restaurado ultimamente.

A sala da Bolsa, no rez-do-chão, é das coisas mais curiosas que tem Valencia, pois podia alli ser reconstituida, sem mais adereços, uma scena da corretagem ou dos mercadores do Seculo XV ou XVI.

A cathedral, como muitos outros edificios de Hespanha é um amontoado de estylos, predominando, porém, o gothico e o romano, pouco já restando da mesquita moura, que alli existiu antes de ser transformada em egreja christã.

Dois portaes são dignos de mensão: um, romano, com magnificas decorações, e um gothico (o dos Apostolos) ricamente ornamentado com esculturas, algumas, infelizmente, muito deterioradas.

E' em frente a este portal que se realiza periodicamente o Tribunal das Aguas (Corte de los Acequieiros), instituido pelo rei D. Jayme de Aragão, e conservado até aos nossos dias com o mesmo apparato simples e o mesmo espirito de justiça d'aquelle remotos tempos.

O Tribunal reune-se, pois, ao ar livre, e alli sentados em modestas cadeiras, ou em bancos de pinho, os juizes - previamente eleitos pelos povos ruraes - decidem os litigios das aguas de irrigação, e seja qual fôr a sentença todos teem que acata-la, pois nenhuma appelação é concedida.

Da torre da Cathedral, como do terraço da *Loja da Seda*, gosa-se, sobre a cidade, um curioso panorama. Ter-se-hia o impressão que se dominava d'alli uma cidade mourisca, se não fossem as varias copulas dos edificios modernos, que contrastam singularmente com os velhos tons arabes.

O mercado de Valencia, que ainda se faz na rua, por não estar concluido o novo pavilhão, é tão abundante que faria inveja ás Halles de Paris e á nossa praça da Figueira.

Uma particularidade desagradavel ha em Valencia: o pessimo calcetamento das ruas que, sem excepções, estão esburacadas, e que um continuo trafego deteriora, parecendo que o municipio se preocupa pouco com a sua conservação ou que é administrado pelos nossos Ponas, de Lisboa.

A estrada que vae ao Porto de Grao, a trez kilómetros, está um perfeito barrocal. O transito, sendo quasi todo feito por carroças tiradas por filas de quatro e cinco muares, é difficult, mesmo perigoso, e aquelle trajecto que se faria em automovel, em dez minutos, leva-nos uma longa meia hora.

O pequeno porto do Grao está atulhado de vapores, na laboriosa faina de carregar caixas de fructas, que são exportadas para a Allemanha, Belgica, Inglaterra, etc. Uma particularidade interessante: no Grao ha um grande caes, a que podiam atracar vapores de cinco mil toneladas ou mais; mas estes ficam ao largo, a distancia de uns vinte metros do caes, sendo o serviço de carga e descarga feitos a braços por meio de fragatas, que quasi servem de pontão entre a muralha e o vapor.

Interrogando alguém, do motivo porque o serviço era assim feito, foi-nos respondido que aquillo era como em toda a parte. Se não houvesse aquelle bello caes, Valencia reclama-lo-hia com a maior torrente de argumentos, mas como está feito é o mesmo que se não estivesse, porque os interesses creados, em fragatas e moços, obrigam os exportadores áquelle retrogrado serviço.

Tal qual como em Lisboa e como em muitos outros pontos; lá isso é verdade.

Guerra Maio.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Reforma de tarifas

Conforme prometteramos no nosso ultimo numero, ocupar-nos-hemos hoje das tarifas internas de grande velocidade da C. P. Antes, porém, diremos algumas palavras ácerca da futura *Classificação geral* de mercadorias, animaes e vehiculos em pequena velocidade, que continua sendo commum a todas as Empresas na parte que respeita á Tarifa geral e a minimos de carregamentos para vagões completos.

Esta classificação, base de toda a tarificação de pequena velocidade soffreu algumas correccões, tendo d'ella sido eliminadas algumas rubricas consideradas desnecessarias e que alongavam demasiadamente a nomenclatura, incluidas outras novas, e ainda amalgamadas algumas, pelo que o seu texto forma um folheto menos volumoso que o actual, e portanto mais manuseavel.

Nota-se a subida de classe n'algumas rubricas e n'outras a decida, alterações estas que não constituem mais do que correccões necessarias.

Os minimos de carregamento estabelecidos para vagões completos, são, pela nova classificação, tornados extensivos á grande velocidade, o que veio preencher uma importante lacuna da actual tarificação.

O regimen de grande velocidade da C. P. continua a ser constituido pelo mesmo numero de tarifas e com eguaes designações ás actuaes. Das alterações feitas, apenas destacaremos as principaes.

**Tarifa n.º 1 — Recovagens e generos frescos** — Foram suprimidas do § 2.º as rubricas — *bebidas gazozas e refrigerantes, biscoitos, bolachas, bolos, cerveja, conservas alimenticias e escabeches de carne, de marisco ou de peixe*, as quaes passam a estar ao abrigo do § 1.º. O *peixe secco* que figurava no § 3.º passou para o 2.º, tendo tambem sido incluidas n'este ultimo as rubricas — *camarão, lagostas e lagostins, e nata de leite sem preparo*. No § 3.º incluiram-se as novas rubricas — *caracoes e taras*.

Na nova tarifa determinam-se claramente que é applicavel a remessas de vagão completo apenas quando as operaçoes de carga e de descarga sejam feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios.

**Tarifa n.º 2 — Animaes vivos por vagão completo** — Fixa-se em 15 dias o prazo das jaulas vazias em retorno do cheio, como para o transporte precedendo o dos animaes.

**Tarifa 3 — Bilhetes para comboios tramways** — São suprimidos os bilhetes de ida e volta.

As cobranças por excessos de percurso passam a ter um augmento de 10 % no percurso excedente.

**Tarifa 4 — Dinheiro, valores e objectos de arte** — Foi fixado em 5.000\$00 o minimo de valor das remessas a taxar por esta tarifa. Os de valor inferior desfructarão apenas da tarifa geral.

**Tarifa 5 — Salões, carruagens ou lugares de luxo e marcação de lugares** — Deixa de ser applicavel a compartimentos reservados, que só passam a alugar-se nas condições da tarifa geral.

**Tarifa 6 — Telegrammas** — Sem alteração importante.

*Tarifa 7 — Bilhetes de ida e volta — Sem alteração importante.*

*Tarifa 8 — Volumes de peso até 10 kilos — Determina-se expressamente que não é applicável a taras vazias.*

*Tarifa 9 — Flores e generos alimenticios em cestos e leite em bilhas por assignatura mensal — Sem alteração importante.*

*Tarifa 10 — Generos frescos para os principaes centros de consumo — Inclusão na classificação das rubricas — castanha commum e nata de leite sem preparo — Esclarece-se que não se consideram como "fructas frescas" para applicação d'esta tarifa as amendoas, avelãs e nozes.*

*Tarifa 11 — Bilhetes reduzidos em varias zonas —* Fica esclarecido que os bilhetes só são validos para comboios omnibus, mixtos ou tramways, considerando-se incluido nos mixtos os comboios de mercadorias que façam serviço de passageiros.

*Tarifa 12 — Bilhetes de gare e de ascensores, e licenças para transito a pé na linha —* Foi incluido n'esta tarifa mais um artigo estabelecendo a criação de bilhetes para transito a pé nas linhas da Companhia mediante certas condições, entre pontos kilometricos determinados, conforme os interessados declarem na requisição do bilhete. Os preços são de 2\$01 pelo 1º kilometro ou fracção, e mais 1\$00 por cada kilometro além do 1º ou fracção.

Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis para o que os requisitantes tem de apresentar as competentes photographias para n'elles serem colladas.

O producto da venda d'estes bilhetes constitue como os de gare e de ascensores, receita da Caixa de Soccorros dos Empregados da Companhia.

*Tarifa 13 — Transporte de automoveis para passageiros —* Passa a ter applicação a motocicletas com carro annexo (*side-cars*).

*Tarifa 14 — Bilhetes de assignatura —* Além de pequenas alterações de redacção para maior clareza das suas condições, nada encontramos que mereça referencia especial.

*Tarifa 15 — Bilhetes para grupos de trabalhadores em 3.º classe —* Sem alterações importantes.

Como se vê d'este resumo, as condições das tarifas de g. v. não sofreram modificações profundas. Com respeito a preços, tanto as de transporte de passageiros como as de mercadorias apresentam pequenos aumentos proporcionaes aos feitos na Tarifa Geral, não tendo sofrido aumento os preços das tarifas n.º 4, 6 e 12.

Logo que conheçamos as novas tarifas das outras empresas, d'ellas nos ocuparemos

## Trafego entre Portugal e França

Em virtude de resolução das Companhias hespnholas, foi elevada a pesetas 6,25 a importancia a cobrar para despezas de transito com as bagagens (com ou sem excedente de peso) de ou para França, nas fronteiras de Fuentes de Oñoro, Fregeneda ou de Irun.

\* \* \*

A proposito de trafego internacional não resistimos a fazer referencia a uma "gralha" de marca maior que certamente foi corrigida pelos leitores a quem causou, sem duvida, motivos para rir, tão grande o disparate que d'ella resulta.

No artigo sobre a "Tarifa franceza para grupagem de mercadorias", publicado no nosso ultimo numero, quando n'um dos ultimos periodos nos referimos ao

serviço de grupagem de remessas entre Portugal e França, nos vagões da casa Duboc, de Paris, a mal-dita da "gralha", que tem o prazer de fazer diaburas, chamou-lhes, nada mais nada menos do que, vagões de eixos *interminaveis*, em vez de "intermitaveis".

Como especime de "gralha" é difícil arranjar melhor.

O que vale é que a benevolencia dos leitores é que é interminavel, ao contrario dos eixos dos vagões, que não atirando com os rodados para o infinito, continuam prestando optimos serviços, transitando das linhas hespanolas para as francesas, ou vice-versa, sem necessidade de fazerem trasbordo da carga, e apenas mudando de eixos.

## As linhas ferreas de todo o mundo

Segundo uma recente estatistica, os caminhos de ferro do mundo nos fins de 1920 attingiam uma extensão de 1.200.705 kilometros, os quaes se achavam distribuidos pela seguinte forma:

*Europa —* 379.847 km., correspondendo: á Russia, 65.780; á Alemanha, 58.148; á França, 53.561; á Inglaterra, 39.262; á Italia, 20.118; á Polonia, 15.829; á Hespanha, 15.350; á Suecia, 15.061; á Tshecoslovacia, 13.644; á Romania, 11.678; á Jugoslavia, 8.955; á Hungria, 7.052; á Austria, 6.326; á Suissa, 5.345; á Dinamarca, 4.335; á Finlandia, 4.127; á Hollanda, 3.403; a Poriugal, 3.293; á Noruega, 3.286; á Lituania, 3.120; á Grecia, 2.922; á Letonia, 2.849; á Bulgaria, 2.614; á Turquia, 1.000; á Estonia, 991; a Luxemburgo, 525; a Malta, Jersey e Man, 110.

*America —* 611.721 km., correspondendo: aos Estados Unidos, 426.522; Canadá, 62.584; Argentina, 37.266; Brazil, 28.128; Mexico, 25.493; Chile e outras republicas do Sul, 8.531.

*Asia —* 119.185 km., correspondendo: ás Indias Inglesas, 58.459; Asia Central russa e Siberia, 17.336; Japão e Coréa, 14.835; China e demais paizes, 11.004.

*Africa —* 51.881 km., correspondendo: á União Sul Africana; 18.468; colonias inglesas, 7.332; colonias francesas, 7.061; Egypto e Sudan, 7.022; Argelia, Tunisia, colonias portuguezas, etc., 6.791.

*Oceania —* 38.071 km., correspondendo: á Queensland, 8.389; a Nova Gales do Sul, 7.139; Victoria, 6.633; Australia Occidental, 5.898; Nova Zelandia, 4.846; Australia Meridional e outros paizes, 3.574.

Comparando esta kilometragem com a que em 1917 estava em exploração, nota-se nm accrescimo de 63.336 km. em 1920, correspondendo: á Europa, 28.001; á America, 24.862; á Asia, 5.062; á Africa, 3.728 e á Oceania, 1.683.

Estes numeros provam bem que depois da guerra, e apenas n'um curto prazo de tres annos, quasi todas as nações tem feito bem as diligencias por aumentar as suas rôdes ferro-riarias. Portugal, porém, é dos paizes em que menos se tem trabalhado n'esse sentido, apesar das tentativas esforçadas d'alguns homens, poucos, diga-se de passagem, que tem passado pelo parlamento e pelas cadeiras do poder.

A politica tudo esterilisa e não ha meio de se sahir d'essa situação confusa resultante da guerra, e para a qual não faltam indicações de medidas salvadoras de inumeros *conselheiros acacias* que, se por acaso, são chamados a pô-las em practica, ainda mais aggravam a situação com soluções que, em regra, são contraproducentes ou inexequiveis.

Quando começaremos a trabalhar com serenidade, sinceridade e senso pratico?

Já não é sem tempo.

# Um grandioso projecto

## A ponte entre Nova York e Nova Jersey

E' sem duvida a America do Norte o paiz que mais se evidencia nos grandes emprehendimentos, alguns dos quaes, ás vezes, pela grandiosidade com que são reclamados nas noticias que chegam até nós, são por vezes tomados á conta de simples *blague*.

Este, porém, apezar de representar uma formidável audacia da engenharia, está, ao que parece, destinado a, em breve prazo, começar a ser posto em execução.

Trata se da construcção da maior ponte do mundo, a qual, passando sobre o rio Hudson, virá a ligar a cidade de Nova York com a de Nova Jersey, vindo a fazer-se por ella o trafego que actualmente se effectua por *ferry-boats*.

O projecto já se acha concluido e d'elle vamos dar alguns detalhes, extraídos d'uma revista americana:

A ponte medirá um kilometro de extensão e cincuenta metros de altura, para dar passagem aos maiores navios. Até agora as maiores pontes existentes nos Estados Unidos, são a de Brooklyn, sobre o rio East - que tem 500 metros de comprimento - e a famosa ponte de Quebec, no Canadá.

Conterá 450.000 toneladas de aço, ou sejam dez vezes a tonelagem da ponte de Quebec, que é a maior ponte do continente norte-americano e foi construída em 17 annos.

Será levantada sobre 16 pilares de cimento armado de um diametro de 27 metros e de uma profundidade de 40 a 70 metros, devendo estar concluida no prazo de 15 annos.

As torres, das quaes pendêrão os cabos, medirão, em sua base, 70 metros por 130 e descançarão sobre oito blocos de 27 metros de diametro. Serão de aço recoberto de cimento e pedra, não só por motivos de ordem esthetic, como, tambem, por mais que pareça estranho, por economia. A pedra defende o aço contra a destruição do tempo e evita o enorme gasto que se faz actualmente com as pontes, pintando constantemente o aço, para que elle não fique oxidado.

Para se evitar isto, costuma pintar-se os varões e vigamentos, mas para se ter uma ideia do gasto que tal processo traz, basta dizer-se que a ponte de Firth of Forth obriga a manutenção de uma brigada de pintores em numero de trinta, que entra o anno e sae o anno, não fazendo outro coisa senão pintar o aço da ponte. Depois de chegar a um dos seus extremos, passados trez ou quatro annos, voltam a começar o trabalho pelo outro extremo, e assim constantemente. A ter que se applicar esse sistema no Hudson, a brigada de pintores teria de ser dez vezes maior, o que, consequentemente, representaria um gasto muito maior que o luxo apparente de cobrir as enormes torres com pedra e argamassa.

Quanto aos cabos que supportarão o enorme pezo, terão elles um diametro de quatro metros e serão protegidos por uma camada de bronze.

A ponte terá dois andares. No superior haverá quatro linhas de tramways e uma avenida quasi tão larga como a nossa Avenida da Liberdade; o andar inferior terá doze linhas de caminhos de ferro.

O pezo que as torres e os cabos supportarão é de 400.000 toneladas, o que é muito mais que o pezo do trafego que será feito pela ponte. Este ultimo será, segundo os calculos, tão considerável, que para attender a elle devidamente será necessario construir trinta tunneis submarinos, além dos dezesseis já existentes. Calcula-se que em 1940, o trafego sobre a nova ponte será de 200.000.000 de pessoas por anno e de 25.000.000 de vehiculos.

## Aos bibliófilos

Temos á venda, da parte de um nosso assignante, a collecção completa, lindamente encadernada com as capas proprias, dos 16 annos da *Illustração Portugueza*, e o anno corrente em numeros soltos, o que completa mais de uma prateleira da maior estante, sendo não só uma publicação interessante, por constituir a documentação graphica de toda a vida portugueza, desde 1906 até hoje e de tudo que de impor-

tante tem havido no estrangeiro, como uma bella ornamentação para uma bibliotheca, pela belleza das encadernações.

Tendo anunciado esta venda no nosso numero de 1 de Agosto, temos recebido a offerta de 250\$00 escudos, que o proprietario da collecção nos demonstra ser muito inferior á importancia do custo efectivo que por ella pagou.

Fica, pois, em praça esta bella acquisition, esperando o lanço de quem mais dê.



## Paragem de comboios em Carvalhal da Portela

Desde hontem passaram a ter meio minuto de paragem em Carvalhal da Portela, na linha do Vale do Vouga, os comboios n.ºs 51, 52, 55 e 56 do ramal de Aveiro, para serviço de passageiros e bagagens.

## Paragem de Aguieira

A paragem de Aguieira, situada ao kilometro 8,100 da linha de Sarnada a Vizeu, da Companhia do Vale do Vouga, foi, a partir de hontem, transferida para o kilometro 8,950 da mesma linha, continuando a prestar o mesmo serviço, como até aqui, de passageiros e bagagens.

## Paragem de Moselos

O antigo apeadeiro de Moselos, na linha de Espinho a Vizeu, passou desde hontem á simples categoria de paragem, prestando apenas serviço de passageiros que se destinem ás estações e paragens d'aquella linha, e suas bagagens, pelo que deixa de aceitar remessas de qualquer natureza.

## ARREMATAÇÕES

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
da Beira Alta**

### VENDA DE BARRIS VAZIOS

Esta Companhia tem para vender no seu deposito de Figueira da Foz, 20 barris servidos a oleo, e no de Mangualde, 546 barris servidos a creosote, com a capacidade de 180 a 210 litros.

Recebe propostas até ao dia 20 de Janeiro p. f., dirigidas ao Director da Exploração em Figueira da Foz.

Os barris são vendidos nos depositos acima mencionados sem qualquer despesa para a Companhia.

A Companhia reserva-se o direito de addiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se fôr aceite alguma proposta o proponente depositará na Thesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, a somma correspondente a 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 28 de Dezembro de 1922.

O Engenheiro Director da Exploração,

*F. de Figueiredo e Silva*

# União Internacional de Caminhos de Ferro

Nos dias 14 a 16 do mez de Dezembro ultimo reuniram em Paris as diferentes commissões nomeadas na anterior sessão da União Internacional de Caminhos de Ferro, encarregadas de estudar os varios assuntos que interessam ás empresas associadas na União.

Fizeram-se representar nessa reunião, pelos seus respectivos delegados, os caminhos de ferro da Alemanha, Belgica, Hespanha, Estonia, França, Inglaterra, Italia, Polonia e Suecia.

Faltaram os representantes de Portugal e da Yugo Slavia.

Eleitos os presidentes das diferentes commissões e definidas as attribuições dos cargos e normas do funcionamento d'essas commissões, foram em cada uma d'ellas submettida ao estudo da assembleia a nota dos trabalhos a executar. Assim, na Comissão do Trafego de Passageiros foram apresentadas as seguintes questões:

1.<sup>a</sup>—Simplificação e unificação das formalidades impostas aos passageiros (passaportes, etc.) e ás suas bagagens para a passagem nas fronteiras.

2.<sup>a</sup>—Unificação da apresentação ao publico das tarifas internacionaes para passageiros.

3.<sup>a</sup>—Seguros das bagagens.

4.<sup>a</sup>—Unificação da hora de verão.

5.<sup>a</sup>—Contagem das horas de 0 a 24.

6.<sup>a</sup>—Princípio da formação de tarifas internacionaes para passageiros, de acordo com a actual situação de cambio variavel de moedas.

Posto o 1.<sup>o</sup> artigo á discussão, o representante da Inglaterra diz que ás empresas não podem impôr ás seus governos normas determinadas a seguir, mas apenas emitir pareceres.

Na opinião do delegado alemão a commissão deve transmittir aos governos o seu parecer no sentido de se providenciar por forma que as formalidades aduaneiras e de passaportes não prejudiquem com demoras prolongadas, nas fronteiras, os passageiros.

Por fim foi assente nomearem-se dois relatores para apresentarem um relatorio concreto sobre a questão, cabendo essa incumbencia aos representantes da Polonia e da Belgica.

Sobre o 2.<sup>o</sup> ponto foram os delegados da França e da Alemanha encarregados de elaborar o respectivo relatorio.

Sobre o 3.<sup>o</sup> ponto, *seguro de bagagens*, a discussão versou sobre a conveniencia de deixar a compnhias de seguros esse encargo, de acordo com as empresas, pois não deve o caminho de ferro chamar a si a responsabilidade de tal serviço.

Foram encarregados do respectivo relatorio os representantes da Italia e da Hespanha.

As 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> questões (*hora de verão e contagem das horas de 0 a 24*) foram objecto de larga discussão, sendo o respectivo relatorio a discutir na proxima sessão, confiado ao delegado inglez.

Da 6.<sup>a</sup> questão coube ao delegado sueco formular o respectivo relatorio a apresentar na proxima sessão, que ficou assente ter logar em Berlim.

A commissão do *tratego de mercadorias* assistiram os delegados da Alemanha, Belgica, Dinamarca, França, Inglaterra, Hollanda, Hungria, Italia, Lituania, Romania, Suissa e Tcheco-Slovaquia.

(Continua).

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1923.

O sr. ministro das Finanças, apresentou, finalmente, na Câmara dos Deputados, a proposta do emprestimo interno de que se vinha falando ha muito. Não queremos de modo algum concorrer para o malogro de qualquer operação financeira que seja recomendavel na actual situação. Mas tambem não podemos deixar de dizer a verdade deante de tentativas que não podemos applaudir.

No relatorio preambular acaba por dizer o sr. Victorino Guimarães: "Não contribuir para o exito do emprestimo é incitar ao augmento da circulação fiduciaria, gerar a miseria que se converte sempre em desordem, cujas consequencias ninguem pode prever". E' uma linguagem empregada visivelmente por quem sente pezos esmagadores sobre o Governo e, especialmente, sobre o Thesouro Publico. Mas forçoso nos é salientar que não é aceitável o caminho tentado para se buscar o allivio.

No começo do relatorio vinham estas palavras: "A situação economica e financeira, que em todos os paizes absorve a principal attenção dos Governos, reveste entre nós, no momento presente, uma excepcional gravidade. — Compete ao Governo encarar de frente o problema, sem tibiezas e sem habilidades..."

Infelizmente o Governo ainda não atacou da frente o gravissimo problema nacional. Por isso mesmo tambem ainda não apresenta nenhuma solução que possa concorrer sequer para o allivio effectivo dos males.

A proposta do Governo, segundo o relatorio, está subordinada á ideia de que precisamos do pretendido emprestimo para evitar o recurso á circulação fiduciaria e para melhorar a situação cambial, melhoria que irá ao maximo possivel com outra grande operação financeira externa, apenas realizavel depois do que se tenta agora. Simplesmente a lei que o sr. ministro das Finanças deseja é a negação de tudo isso.

Na sua essencia a proposta pretende o seguinte:

1.<sup>o</sup> Um novo fundo consolidado interno em ouro (libras) com o juro nominal de 6 1/2 % e efectivo de 9 1/2, limite maximo apresentado,

2.<sup>o</sup>—O Governo emitiria imediatamente e venderia ruinosamente por escudos *a um cambio* que não é fixado, mas que se diz ser o de 6 sobre Londres, quatro milhões de libras do novo fundo, o que pelo juro efectivo de 9 1/2 só lhe daria £ 2.888.900 ou 115.596 contos ao cambio de 6, quando, pelo de agora, deveria receber cerca de 290 000 contos, mesmo com o exagerado juro efectivo de 9 1/2; sendo o encargo annual de 260.000 libras ou 26.000 contos hoje, ou muito mais amanhã, n'este abysmo financeiro em que enriqueceram os intermediarios;

3.<sup>o</sup>—O producto d'esta operação impraticavel seria para acudir ao *deficit* de 1922-23, mas como este é de mais de 600.000 contos na gerencia anterior, a somma obtida não daria sequer para a maior parte das deficiencias que ainda estão por cobrir até 30 de junho;

4.<sup>o</sup>—O Governo, de acordo com o Banco de Portugal, poderia não só emitir titulos do novo fundo para substituir as inscrições que servem de caução ás suas contas no mesmo Banco, mas tambem realiza-las, tudo nos termos da operação de quatro milhões acima referida e do contracto de 1918 com o mencionado estabelecimento; quer dizer, podia tambem vende-los ao cambio de 9,

5.<sup>o</sup>—Como o *deficit* ficava por cobrir em grande parte, o Governo pretende supri-lo com novas notas e até com outro pa-pel-moeda, nos termos seguintes :

a) A circulação para uso do Estado será elevada a mais 140.000 contos sobre o milhão já emitido pelo Banco de Portugal;

b) O Banco, para as suas operações, poderá emitir mais 21.000 contos, o que lhe permitiria descontar mais bilhetes do Thesouro;

c) O Governo poderá emitir outra moeda fiduciaria, impropiamente chamada *bons de moeda subsidiaria*, até á importancia de 40.000 contos, em padroes de 50 centavos e de 1 escudo, e ainda ilimitadamente cedulas de 5, 10 e 20 centavos.

Tudo isto junto dá mais 160.000 contos de circulação fiduciaria do Banco, além dos 40.000 contos de *bons* e dos milhares de contos de cedulas. E' podermos ter como certo que todos estes recursos e mais os do emprestimo de quatro milhões de libras mal darão para cobrir o *deficit* ainda subsistente de 1922-23 a que se quer acudir.

A nossa derrocada financeira, cambial e economica precipitava-se-hia com maior velocidade do que em 1922, tanto mais que todos estes recursos seriam para custeio das actuaes despesas ruinosas do Estado, continuando-se a trabalhar e a produzir cada vez menos.

A situação é tragica e d'aqui a pouco desesperada por taes caminhos. A urgencia de um ministerio nacional de salvagão publica para atacar de frente e com franqueza o problema financeiro e ecconomico, é extrema.

Q. J.

## **Cambios** (Vendedor)

## Cotações na bolsa de Lisboa

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922

(Conclusão do n.º 841)

## QUARTA PARTE

### CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

O seguinte quadro apresenta o movimento em 1921, de reformados e pensionistas pela «Caixa de Reformas e Pensões»:

Designação	Ordem da Direcção n.º 28 de 25 Janeiro 1887	Ao abrigo de			Total
		Regulamento de 1887	1908	1913 Operação	
<b>Pessoal reformado</b>					
Reformados existentes em 31 de Dezembro de 1920 . . .	-	413	2	14	429
Reformados em 1921 . . .	-	51	-	-	51
Baixa em 1921 :	-	464	2	14	480
por falecimento . . .	-	23	-	-	23
por suspensão de reforma — Art. 9.º, § 2º do Regulamento de 1913 . . .	-	1	-	-	1
Existentes em 31 de Dezembro de 1921 . . . . .	-	24	-	-	24
Reformados existentes em 31 de Dezembro de 1920 . . .	-	440	2	14	456
<b>Pensionistas</b>					
Legatarios existentes em 31 de Dezembro de 1920 . . .	11	1.082	2	10	1.105
Habilitados em 1921 . . .	1	69	-	1	71
Perderam o direito : por falecimento . . .	12	1.151	2	11	1.176
por casamento . . .	-	25	-	-	25
por maioria . . .	-	28	-	-	28
Existentes em 31 de Dezembro de 1921 . . . . .	-	14	-	1	15
Reformados existentes em 31 de Dezembro de 1920 . . .	-	67	-	1	68
Existentes em 31 de Dezembro de 1921 . . . . .	12	1.084	2	10	1.108

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
— Lisboa, 26 de Maio de 1922.

O Presidente do Conselho de Administração

*José Adolfo de Mello Sousa*

## Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas

Como preceituam os Estatutos vimos apresentar á vossa apreciação o Relatorio e Contas da gerencia de 1921.

O fecho das contas d'este exercicio é sensivelmente aggravado, mostrando um saldo negativo de escudos 11.865:506\$43 — que accrescido dos «deficits» de 1919 e 1920 no total de Esc. 6.953:706\$39 eleva o saldo de-

vedor da conta «Ganhos e Perdas» á quantia de escudos 18.819:212\$82.

Convém esclarecer que não tendo sido feita nos annos de 1918 a 1921 a provisão para a amortisação das obrigações de 1.º e 2.º grau, é esta quantia accrescida aos encargos obrigatorios d'este exercicio e incluida pela quantia global de escudos 1.169:136\$00.

Não fizeram face as receitas da exploração ás elevadas despezas e impostos em Portugal, pois não obstante terem sido elevadas as receitas a escudos 42.310:271\$50 contra escudos 27.675:510\$02 em 1920, e as despezas escudos 43.172:374\$79 contra escudos 26.738.804\$00 no anno anterior, ainda este resultado nos acarreta um «deficit» de exploração de escudos 862.103\$29 em 1921 contra um saldo positivo de escudos 936:706\$02 em 1920.

E' evidente que o aumento das despezas teve no presente exercicio um importante factor, que annullou a melhoria dos preços iniciaes do carvão e material e o aumento de receitas das sobretaxas, resultante da elevação do agio cambial que de escudos 37\$64,7 por libra esterlina ( $6 \frac{3}{8}$ ) em 31 de Dezembro de 1920 se elevou a escudos 54\$85,7 por libra esterlina ( $4 \frac{3}{8}$ ) em 31 de Dezembro de 1921, o que sem contestação agravou todas as despezas e salarios n'uma percentagem approximada de 50 %, vindo provar a insuficiencia das receitas mesmo com a elevação da sobretaxa de 200 % que foi cobrada durante o anno findo.

E' obvio portanto que em quanto a vida financeira do Paiz se não moldar pela formula absolutamente necessaria de um equilibrio orçamental, sem recurso ao constante sistema de inflação fiduciaria, toda a economia da Nação e em especial a d'esta Companhia ha-de ser sempre, em consequencia da avassalante desvalorisação da moeda, um continuado circulo vicioso de aumento de encargos e despezas, difficilmente contrabalançado pelas receitas, embora estas sejam augmentadas pelas sucessivas elevações de sobretaxas, que muito é de temer possam vir a originar de futuro ou um desvio ou uma diminuição de trafego.

O que porém se torna de maior gravidade em face d'aquellas circumstancias, é a situação financeira da Companhia, que tendo já recorrido ao crédito, pela effectivação de um emprestimo na Caixa Geral de Depositos da quantia de escudos 7.500:000\$00, tem o serviço de juros e amortisações das obrigações de 1.º e 2.º grau completamente em suspenso, e sem capital de rotação, pôde a Companhia ser collocada, se o aggravamento cambial não fôr entravado no anno de 1922, na circumstancia de não poder fazer face ás suas despezas de exploração por falta de disponibilidades, mesmo na hypothese do novo augmento de sobretaxa que começou a vigorar em Janeiro de 1922.

Não obstante, a Companhia tem no seu activo uma valorisação de material circulante e de mobilia, utensilios e ferramentas, que bastamente garantiriam, pelo sensivel augmento do valor actual, qualquer importante transacção financeira.

Para vossa elucidação resumimos, como de costume, a comparação das principaes rubricas da exploração entre este exercicio e o transacto:

O coeficiente da exploração teve um aumento de 3,99 %.

Nas linhas garantidas, a perda total do rendimento em consequencia dos contractos teve em 1921 o augmento de escudos 1.001 373\$08.

Na exploração da rede alheia — Setil a Vendas Novas e Coimbra á Louzã — a insuficiencia foi respectivamente de escudos 225:073\$22 e esc. 292:977\$03 ou seja no total de escudos 518:050\$25, contra escudos



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Divisão de exploração

(Serviços de Fiscalisação, Movimento e Trafego)

## INSTRUÇÃO E N.º 4 (1)

### Instrução profissional

#### 1.ª PARTE

### Programmas dos concursos

#### Exploração

(Continuação do n.º 841)

- e) Redacção de autos de verificação, de notícia, de leilão, de arbitragem, de inutilização, etc.;
- f) Resolução de casos de circulação, de fiscalização de reclamações, de trafego, que podem apresentar-se n'uma estação de pequeno movimento. Cruzamentos em condições difíceis;
- g) Circulação dos comboios. Avances.

#### Para chefe de estação de 4.ª classe

- a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, instruções e circulares do Serviço de Movimento e Reclamações;
- b) Conhecimento e aplicação das tarifas de passageiros, grande e pequena velocidade;
- c) Contabilidade das estações, incluindo a de bilheteira. Contas correntes;
- d) Redes de caminhos de ferro do paiz e especialmente a do Sul e Sueste;
- e) Redacção de autos de verificação, de notícia, de leilão, de arbitragem, etc.;
- f) Confecção de cargas nos vagões. Policia e serviço geral d'uma pequena estação.

#### Para fiel

- c) Leis e regulamentos de polícia e exploração de caminhos de ferro e dos serviços internos;
- b) Conhecimento e aplicação de tarifas de grande e pequena velocidade;
- c) Elaboração de contas-correntes;
- d) Cuidados a haver na recepção e entrega das remessas. Reservas ao público e de serviço interno. Arrumação e guarda dos armazens. Beneficiações.

#### Para telegraphista de 2.ª classe

- a) Regulamento do serviço das estações, do serviço telegraphico, de circulação na via unica e de signaes;
- b) Segurança da circulação por meio das comunicações a distancia (telegrapho e telephone);
- c) Ideia geral da montagem das estações telegráficas e telephonicas e dos aparelhos uzados; pesquisas de avarias e sua reparação provisoria. Pratica de transmissão e recepção nas velocidades usuais; prova de boa audição telephonica; conhecimento dos quadros telephonicos;
- d) Serviço dos telegramas particulares e oficiaes.

#### Serviço de trafego

#### Para Chefe do Serviço de Trafego

- a) Critica e discussão das leis e regulamentos de polícia e exploração, dos regulamentos internos, do Código Comercial, das disposições geraes e dos contractos permanentes que regem a exploração na parte Trafego;
- b) Papel do Serviço de Trafego na actual Organização, quer considerado independentemente, quer como parte integrante da Divisão de Exploração;
- c) Tarifas: Exposição e critica dos diversos systemas de tarificação, de passageiros, de bagagens, de mercadorias em grande ou pequena velocidade, especialmente sob o ponto de vista da intensidade do trafego. Bases e intutitos do estabelecimento de tarifas. Chamada do trafego por meio das tarifas. Tarifas proporcionaes, diferenciaes, belgas, por zonas, de desvio, de defeza e comuns. Reversão. Soldadura. Tarifas de exportação, de importação, de penetração e de transito. Abaixamento das tarifas; suas regras, condições de realização e vantagens. Aplicação ao Sul e Sueste;
- d) Publicidade: Albuns e noticias de propaganda: organização regular d'estes serviços. Systemas de prevenção contra noticias inconvenientes e seu desmentido imediato. Repressão das noticias de acidentes. Noticias estatisticas. Propaganda de regiões. local de horarios e de serviços especiaes. Contractos de publicidade. Anuncios nas carruagens, estações e outros edificios. Contractos de anuncios. Aplicação ao Sul e Sueste;
- e) Horarios: Sua organização e requisitos sob o ponto de vista comercial. Horarios-typos do Sul e Sueste.
- f) Estudo da região do Sul e Sueste, sob o ponto de vista do trafego que pode fornecer e das suas características: Distribuição e densidade da população. Relações comerciaes, administrativas e de turismo. Emigração e immigração de trabalhadores. Praias. Estâncias balneares e seu desenvolvimento. Festas, feiras e romarias. Serviços de verão. Analyse das correntes e modalidades do trafego do Sul e Sueste sob os pontos de vista agricola: (cereaes, palhas, gado, frutas e legumes verdes, azeitona, alfarroba, carvão, madeiras, azeite, lenha, bagaço, etc.); industrial: (minerios, adubos, madeiras serradas, ceramica, conservas de peixe, peixe preparado, obra de palma, espertos, figos e outras frutas secas, etc.) e da chamada carga de praça ou de cidade: (tecidos, materias primas industriaes, explosivos; generos alimenticios, mobilias, etc.). Pontos de turismo (Setubal, Evora, Extremoz, Vila Viçosa, o litoral do Algarve) seu desenvolvimento e serviços adequados. Cabotagem interna do litoral, desde Lisboa a Vila Real de Santo Antonio. Cabotagem entre esta parte e a costa restante do paiz. Caracteristicas dos portos de mar da região que interessa, importancia e especie do seu trafego de importação e exportação;
- g) Chameda do trafego: Acção do inspector do Trafego. Agentes comerciaes. Postos de informação, fixos e volantes. Emprego das tarifas e da propaganda: angariação de trafego nas feiras, nos centros industriaes e na occasião das colheitas. Fugas de trafego. Vias concorrentes e zonas sob a influencia estranha, no Sul e Sueste: formas de evitar a drenagem do trafego provocada por estas vias e n'estas zonas. Rapidez no transporte e na resolução de reclamações, bom tratamento e resguardo dado á mercadoria. Embelezaamento das estações; salas de espera, serviço dos bufetes e restaurantes;

*h) Serviços externos:* Serviço combinado, nacional e internacional. Transmissões. Agencias aduaneiras. Camionagens centraes de despacho e ligações entre estações. Contractos.

*i) Estatísticas do tráfego:* Sua organização e interpretação;

*j) Relações com o público:* Reclamações, contractos. vendas e leilões.

#### Para chefe de secção do Serviço do Trafego

*a) Regulamentos de polícia e exploração, serviço interno e contabilidade, Código Comercial, circulares, instruções e ordens permanentes do Serviço de Trafego;*

*b) Atribuições do Serviço de Trafego. Funções da repartição respectiva e suas relações com as restantes repartições e órgãos da Divisão de Exploração Central;*

*c) Analyse, despacho e expediente originado nos documentos do Serviço de Trafego vindos de qualquer origem;*

*d) Contractos que interessam ao Serviço de Trafego; sua organização, especies e fins; renuncia dos contractos. Tarifas; sua elaboração, classificação, tipos, etc; Analyse das tarifas do Sul e Sueste. Avisos ao público. Guias de propaganda;*

*e) Fiscalização e accão geral a exercer pelo Serviço de Trafego, por intermedio da sua repartição;*

*f) Horario de passageiros; sua organização e requisitos sob o ponto de vista comercial. Classificação e numeração dos comboios. Livros horarios do serviço interno. Cartazes-horarios. Serviços especiaes, sua organização e propaganda. Comboios de excursão; sua requisição e organização na parte respectiva ao Serviço de tráfego;*

*g) Publicidade; sua organização. Serviço combinado, camionagens e centraes de despacho. Transmissões. Estatísticas do Serviço de Trafego. Fiscalização de bufetes e restaurantes. Agencias aduaneiras e comerciaes;*

*h) Vias de concorrência e fugas do tráfego. Esboço de estudo demographico, industrial, agricola e das relações comerciaes, administrativas e de turismo da região do Sul e Sueste. Feiras e romarias, suas épocas, importancias e especiaes de Trafego;*

*i) Relações com o público e com outras administrações e companhias.*

#### Para Inspector do Serviço de Trafego

*a) Leis e regulamentos de polícia e exploração, regulamentos internos, Código Comercial. Instruções, regras, disposições geraes e permanentes do Serviço de Trafego;*

*b) Organização dos Caminhos de Ferro do Estado. Exploração. Funções do Serviço de Trafego: papel e funções do respectivo inspector. Rede dos caminhos de ferro nacionaes;*

*c) Classificação, systhema e uso das tarifas. Aplicação ao Sul e Sueste;*

*d) Feiras, festas e romarias no Sul e Sueste; datas, sua importancia, qualidade e destinos do tráfego que produzem e do que podem produzir. Industrias no Sul e Sueste, importancia e destinos do seu tráfego. Colheitas no Sul e Sueste: épocas, importancia e tráfego produzido. Tráfego de passageiros, permanente e ocasional;*

*e) Reclamações, autos, participações e contractos. Vendas em leilão. Organização e escripta de leilões; sua realização;*

*f) Elaboração de contractos; diligencias e trabalho*

pessoal que a podem preceder. Camionagens. Estações Centraes. Transmissões;

*g) Chamada de tráfego e oposição á sua fuga. Principaes vias de concorrência e zonas de influencia estranha, no Sul e Sueste. Acção do inspector nas feiras, centros productores e no serviço normal;*

*h) Inspecção á linha: indicação detalhada do serviço a executar;*

*i) Relações com o público. Agencias aduaneiras e comerciaes.*

## 2.º PARTE

### Instrução profissional

Esta instrução é ministrada por meio de:

- a) Pratica ou tirocinio;*
- b) Escolas elementares;*
- c) Cursos de aperfeiçoamento;*
- d) Concurso de memorias profissionaes;*
- e) Bibliothecas da Divisão de Exploração;*
- f) Missões de estudo;*
- g) Conferencias tecnicas.*

#### *a) Pratica ou tirocinio*

Esta pratica é ministrada:

*1) Aos praticantes do serviço de estações, — pelo tirocinio nas estações, durante cerca de cinco meses, orientados pelos chefes respectivos e nas condições estabelecidas do regulamento aprovado por despacho ministerial de 26 de Fevereiro de 1903 e pela Instrução E n.º 2;*

*2) Aos praticantes do serviço de guarda-freios, — pelo tirocinio nos comboios durante cerca de trez meses, acompanhados e sob a orientação, quanto possível, de agentes sabedores, nas condições estabelecidas no regulamento aprovado por despacho ministerial de 20 de julho de 1905;*

*3) Aos praticantes do serviço de revisão de bilhetes, — pelo tirocinio nos comboios durante 30 dias, acompanhados de revisores condecorados do serviço, nas condições estabelecidas no regulamento aprovado por despacho ministerial de 31 de Agosto de 1905.*

O numero de agentes a admitir em cada anno á pratica de cada uma destas especialidades, é fixado em Julho anterior pelo Chefe da Divisão de Exploração, que o proporá á Direcção.

A pratica do serviço de estações deve começar em 1 de Outubro, de modo que os respectivos aspirantes, promptos de toda a instrução, entrem em serviço até Julho.

A pratica do pessoal do serviço de freios e de revisão de bilhetes, ha de fazer-se de modo que os respectivos aspirantes, promptos de toda a instrução, possam entrar em serviço, o mais tardar em Maio.

A pratica pode ser intercalada com o serviço escolar, quando o numero de praticantes obrigue a desdobrar a escola em duas ou mais turmas.

#### *b) Escolas elementares*

São as seguintes:

*1) De praticantes do serviço de estações, — cujo director é o Chefe do Serviço de Movimento e Reclamações e que funcionará durante trez meses, nos termos do regulamento e programa aprovados por despachos ministeriales de 26 de Fevereiro e 1 de Outubro de 1903;*

2) *De praticantes do serviço de guarda-freios*,—cujo director é o Chefe do Serviço de Movimento e Reclamações e que funcionará durante dois meses, nos termos do regulamento aprovado por despacho ministerial de 20 de Julho de 1905;

3) *De praticantes do serviço de revisão de bilhetes*,—cujo director é o Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística e que funcionará durante um mês, nos termos do regulamento aprovado por despacho ministerial de 31 de Agosto de 1905.

Cada um dos Chefes de Serviço superintende na

instrução, na parte que lhe respeita, e propõe à Divisão de Exploração os professores respectivos.

Além da prática propriamente dita, ministrada previamente a todos os praticantes, instrução escolar deve ser acompanhada de exemplos e exercícios práticos, para o que os alunos farão durante a instrução escolar,—sobretudo nos domingos ou feriados,—visitas às estações, nas quais serão acompanhados e orientados pelos instructores respectivos.

(Continua)

## “LANIFICIOS”

Fatos e vestidos baratos

**SILVA & COMPANHIA**  
**FABRICANTES**

Telegrams "MARSILVA,"

**COVILHÃ**

**Vendas sem intermediarios—Directamente ao consumidor**

Comunicamos aos Ex<sup>mos</sup> fregueses que actualmente temos completo sortido de fazendas de lã em cores fixas em lindos e vistosos padrões, que por motivo de acquisição de matérias primas por preços convenientes vendemos sem competência; apezar do actual agravamento das ditas matérias primas.

Oferecemos um **bônus de 5%** a todos os Srs. assignantes da **Gazeta dos Caminhos de Ferro**.—Economizarão mais 35 ou 40 %, que os intermediarios lucram sobre carregando as fazendas.

**NOTA.** Para regularidade da nossa secção de amostras, agradecemos que nos indiquem os preços aproximados das fazendas que desejarem, indicando-nos também a que elas se destinam, para assim só mandarmos as que interessarem a V.<sup>as</sup> Ex.

**“Peçam amostras,”**

Telefone C. 890

Tel. KOPPEL RAIL

**ORENSTEIN & KOPPEL-**  
**ARTHUR KOPPEL S. A.**

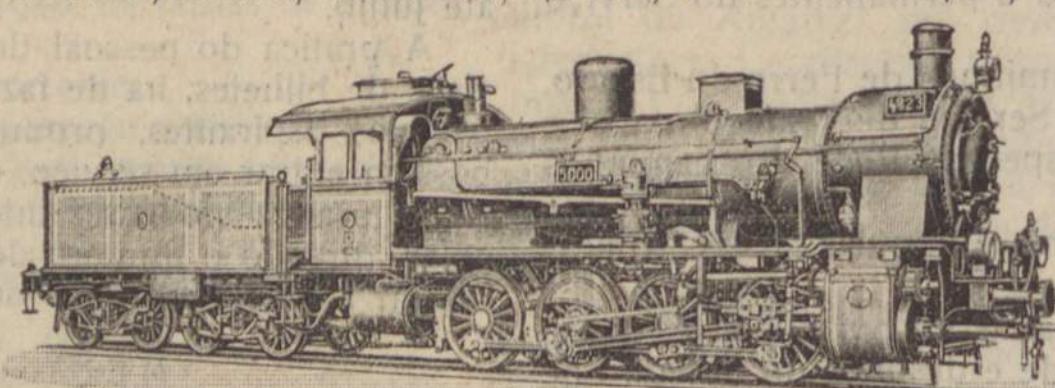
**BERLIM MADRID**

**Barcelona — Bilbao —**  
**Cartagena — Lisboa**

**FÁBRICAS:**

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Nordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

**Locomotivas**



**Vias ferreas**

**Excavadoras**

**portateis e fixas**

**Guindastes**

**Carros de**

**todas as classes**

Orçamentos e informações gratis por peritos  
técnicos

Dirigir-se à representação

**ROBERTO PEGADO**

Depósito de material «Koppel» de via reduzida  
em armazém no paiz

Fernandes, Bragança & Pereira, Lt.<sup>da</sup>  
RUA DE S. JULIÃO, 41; 1.<sup>o</sup>  
Apartado de Correio-97 **LISBOA**



**S. A. S.****Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer****Capital: 2.600.000 frs****(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)****(VACUUM BRAKE C<sup>O</sup> LTD)****FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.****Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale**

SIÈGE SOCIAL ET USINES:  
19, Rue de Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)  
TÉLÉPHONE: N.<sup>o</sup> 7, a ESSONNES  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGNAL-ESSONNES



BUREAU:  
15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)  
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS  
CODE A. B. C., 6 EDITION

**Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.<sup>o</sup>****MINAS E MINERAES**  
**Compram-se**

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO  
**16, Rua Vieira Lusitano, 1.<sup>o</sup> — LISBOA**

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes  
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

**ACEITAM-SE AGENTES**

**VAGO**

# JOSE HENRIQUES TOTTA & C.<sup>a</sup>

## BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79 - LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias. Fundos públicos nacionais e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos  
**Amortecedores** de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE  
**SEVRAN (S. & O.) FRANÇA**

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBODIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1923

**COMP.: PORTUGUEZA**

Coimbra				Louzã	Coimbra		
art.	Cheg.	Part.	Cheg.	6 40	8 15	8 40	9 57
C. Sodré	C. Sodré	C. Sodré	C. Sodré	18 15	19 30	20 15	21 51
d 7 20	8 26	5 55	7 1	2 35	2 55	1 15	4 5
d 9 10	16 1	7 30	8 36	7 30	9 12	4 0	6 15
d 10 30	11 38	8 25	9 31	10 10	12 45	6 30	8 45
d 13 14	14 1	c 9 4	9 45	1 15 30	17 11	9 53	11 45
a 14 15	15 3	d 9 1	10 40	16 15	17 58	14 55	18 5
b 16 17	17 2	d 11 5	12 2	19 20	20 48	22 5	23 34
b 17 30	18 36	d 13	1 59	Aifarelos	Figueira	Alfarelos	
c 18 15	18 56	15 40	16 46	3 15	3 52	0 30	1 10
d 18 25	19 22	d 17 45	18 44	5 42	6 30	19 06	19 41
d 19 5	20 11	a 19 44	20 43	16 50	17 40		
d 19 50	2 52	d 22 33	2 23	Amieira	Figueira	Amieira	
d 22 50	23 43	a 0 15	1 8	15 45	16 66	16 20	16 51
d 0 45	1 38			Lisboa-R	Madri	Lisboa-R	
Lisboa-R	Cint. a	Lisboa-R		9 25	7 25	20 35	c 15
6 10	7 19	6 15	7 14	c 12 5	7 25	—	18 12
10 10	11 21	b 7 35	8 33	Lisboa-R	Bad. joz	Lisboa-R	
e 12 50	13 54	d 8 32	9 20	18 50	7	19 30	5 50
f 14 15	15 9	bd 9 51	10 2	Entrone.	Bad. joz	Entronc.	
b 15 30	18 36	12	1 2	5 40	18 43	8	20 25
d 16 18	18 51	16 26	17 30	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
bd 18 58	19 53	19 32	20 30	8 20	16 6	1 15	11
19 55	21 2	21 2	21 59	17 10	2 55	16 30	0 14
22 47	23 50	23 28	0 25	Caldas	Alfarelos	Caldas	
0 35	1 39	—	—	1	10 23	6	15 3
Lisboa-R	Qualuz	Lisboa-R		Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R	
7 45	8 16	8 10	9 11	8 20	16 5	1 52	11
b 8 53	9 30	b 9 40	10 10	17 10	2 17	16 50	0 14
b 17 30	18	bd 18 10	18 32	Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
18 15	18 46	18 56	19 24	18 50	8 50	5 25	23 22
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-P		21 15	8 30	18 35	5 50
d 6	7 3	a 4 22	5 50	8 30	2 44		
8 40	10 5	d 6 27	7 45	Lisboa-R	Pamp.	Lisboa-P	
d 9 25	10 42	d 6 59	8 0	10 5	16 13	n 11 5	16 55
13 20	14 44	d 8 12	9 30	j 12 30	17 36	j 12 50	17 28
d 17 53	19 3	11 20	12 15	h 14 50	0 07	h 13 5	22 38
d 18 50	20 9	15 5	16 25	Pamp.	V. Formosa	Pamp.	
19 46	21 2	d 16 42	18 12	o 10 20	12 39	o 13 27	15 31
d 21 45	23 5	19 20	20 40	Lisboa-R	V. Novas	Lisboa-R	
0 25	1 39	d 21 59	23 5	6	11 3	17 25	23 5
Lisboa	S. Sacavém	L. sboa		Lisboa-R	Port	Lisboa-R	
5 35	6 15	6 43	7 28	8 20	11 21	6 20	18 12
7 53	8 32	9 2	9 45	7 35	10 25	7 35	8 33
17 37	18 17	18 35	9 16	10 25	11 58	n 18 30	20 8
Lisboa-R	Port	Lisboa-R		16	18 20	p 22 55	0 28
c 8 80	11 21	6 20	18 12	Pamp.	V. Formosa	Pamp.	
9 25	22 15	h 15 25	21 15	5 15	16 13	n 11 5	16 55
h 11 35	16 36	c 17 18	23 22	j 12 30	17 36	j 12 50	17 28
21 15	8 2	19 25	8 29	h 14 50	0 07	h 13 5	22 38
21 45	10 38	20 12	7	Pamp.	St. Comba	Pamp.	
Lisboa-R	V. Novas	Lisboa-R		o 10 20	12 39	o 13 27	15 31
6	11 3	17 25	23 5	Pamp.	M. nqualde	Pamp.	
Entrone.	Aveiro	Entrone.		19 25	23 42	5 58	9 23
k 7 4	16 21	k 11 21	20 12	VALLE DO VOUGA	Espinho	Vizeu	Espinho
Porto	Aveiro	Porto		8 15	15 50	11 30	18 23
6 70	8 10	5 44	8 2	Espinho	Sernada	Espinho	
13 35	16 5	6 50	9 17	20 38	20 38	4 35	8 21
18 10	20 30	7 45	10 38	21 56	g 11 25	15 3	15 3
19 25	22 3	18	20 37	21 56	g 11 25	15 3	15 3
20 12	22 59	19 59	22 15	Sernada	Vizeu	Sernada	
Porto	Espinho	Porto		10 15	10 1	x 16 30	21 2
5 50	6 50	7 15	8 22	Espinho	Sernada	Espinho	
7 37	8 36	8 40	9 45	17 15	20 38	4 35	8 21
12 15	13 15	10	11 8	21 56	g 11 25	15 3	15 3
16 20	17 17	13 45	14 51	10 1	x 16 30	21 2	
17 13	18 49	17 47	18 51	10 1	x 16 30	21 2	
0 20	1 15	—	—	15 5	10 1	x 16 30	21 2
Porto	Ovar	Porto		15 5	15 5	10 1	21 2
—	—	d 5 43	7 11	13 45	15 12	gr 11 30	12 44
—	—	20 20	—	22 3	15 20	17 17	—
Porto							

**SUL E SUESTE**

Lisboa-TP	Barreiro	Lisboa-TP
b 7	7 40	6 40
8	8 4	9 20
10 2	11	10
11 50	12 30	11 45
13 30	14 1	14
16 20	17	15 50
17 15	17 55	17 20
18 50	19 30	18 25
20 15	21	21 5
ar 1	1 45	a 22 25

Porto	Braga	Porto
6 80	9 18	7 20
9 45	12 6	1 10
10 48	13 28	10 55
11 30	16 12	12 40
12 40	18 42	17 2
13 27	19 23	19 40
20	22 15	23 35

Porto	Moçâo	Porto




<tbl

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO "PORTUGUESES"

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## AVISO AO PÚBLICO

**Serviço que prestam as estações, apeadeiros, despachos centrais e cais desta Companhia**

Para elucidação do público se faz saber pelo presente Aviso que as estações, apeadeiros, despachos centrais e cais das linhas exploradas por esta Companhia, constantes do quadro a seguir, fazem actualmente serviço com as restrições no mesmo designadas.

Todas as demais estações e apeadeiros destas linhas prestam serviço completo, isto é, de passageiros, bagagens, cães, mercadorias, veículos e animais em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

DESIGNAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	SITUAÇÃO	Serviço que prestam
Aguas da Curia . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha do Norte . . . . .	1
Aguda . . . . .	" . . . . .	" " " . . . . .	24
Alcainça-Moinhos . . . . .	" . . . . .	" de Cintra-Torres . . . . .	1
Alcantara-Mar . . . . .	Estação . . . . .	" " Cascais (Estação comum à C. P. e S. Esteril) . . . . .	2
" " — Doca . . . . .	Cais fluvial . . . . .	" " " . . . . .	3
" " — Entreponto . . . . .	Cais do Porto de Lisboa. . . . .	" " " . . . . .	3
Alcaria . . . . .	Apeadeiro . . . . .	" da Beira Baixa . . . . .	1
Algueirão . . . . .	" . . . . .	" de Cintra . . . . .	1
Almalaguez . . . . .	" . . . . .	" da Louzã . . . . .	4
Ameal . . . . .	" . . . . .	" do Norte . . . . .	1
Anços (Villa Nova de) . . . . .	" . . . . .	" " " . . . . .	5
Arganil — Central . . . . .	Despacho Central . . . . .	" da Louzã (Serviço combinado) . . . . .	23
Arieiro — Perna de Pau . . . . .	Apeadeiro . . . . .	" de Cintura . . . . .	1
Avanca . . . . .	" . . . . .	" do Norte . . . . .	6
Aveiro . . . . .	Estação . . . . .	" " " . . . . .	9
* — Canal . . . . .	Ramal da estação de Aveiro.. . . . .	" " " . . . . .	7
Banhos d'Amieira . . . . .	Apeadeiro . . . . .	" de Figueira-Alfarelos. . . . .	8
Bemcanta . . . . .	" . . . . .	" do Norte . . . . .	1
Bicanho . . . . .	" . . . . .	" de Figueira-Alfarelos. . . . .	8
Bifurcação de Lares.. . . . .	" . . . . .	" " " . . . . .	25
Cabo Ruivo. . . . .	" . . . . .	" de Leste . . . . .	1
Cacia . . . . .	" . . . . .	" do Norte . . . . .	5
Cais do Rego . . . . .	Cais . . . . .	" de Cintura. . . . .	10
Cais do Poço do Bispo . . . . .	Dependência da Estação de Braço de Prata.	" " Leste . . . . .	16
Cais de Santos . . . . .	Cais do Porto de Lisboa. . . . .	" " Cascais . . . . .	3
Campanhã — Porto . . . . .	Estação . . . . .	" do Norte . . . . .	21
Campolide.. . . . .	" . . . . .	" Urbana . . . . .	12
Canellas . . . . .	Apeadeiro . . . . .	" do Norte . . . . .	1
Carriço . . . . .	" . . . . .	" de Torres-Figueira . . . . .	1
Carvalheira. . . . .	" . . . . .	" do Norte . . . . .	1

DESIGNAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	SITUAÇÃO	Serviço que prestam
Carvalhosas . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha da Louzã . . . . .	4
Casais . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Central — Aterro . . . . .	Despacho Central . . . . .	Cidade de Lisboa . . . . .	14
» do Porto . . . . .	» » . . . . .	» do Porto . . . . .	13
» de Porto Flores . . . . .	» » . . . . .	» » » . . . . .	13
» — Porto Infante . . . . .	» » . . . . .	» » » . . . . .	13
» — Ribeira Velha . . . . .	» » . . . . .	» de Lisboa . . . . .	14
Chelas . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha de Cintura . . . . .	24
Coimbrões . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Coja — Central . . . . .	Despacho Central . . . . .	» da Louzã (Serviço combinado) . . . . .	23
Collares — Central . . . . .	» » . . . . .	Vila de Collares . . . . .	11
Conceição . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha de Cintra-Torres . . . . .	1
Cortegaça . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Cruz da Pedra . . . . .	» . . . . .	» de Cintra . . . . .	24
Damaia . . . . .	» . . . . .	» » » . . . . .	1
Desvio de Pataias . . . . .	Desvio ao Kilometro 139,3765	» Torres-Figueira . . . . .	22
Doca de Santo Amaro . . . . .		Vidé Alcantara-Mar — Doca	-
Entre Campos . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha de Cintura . . . . .	1
Feliteira . . . . .	» . . . . .	» » Cintra-Torres . . . . .	1
Fontela . . . . .	» . . . . .	» » Figueira-Alfarelos . . . . .	1
Francelos . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	24
General Torres . . . . .	» . . . . .	» » » . . . . .	26
Goes — Central . . . . .	Despacho Central . . . . .	» da Louzã (Serviço combinado) . . . . .	23
J-rumello . . . . .	Apeadeiro . . . . .	» de Cintra-Torres . . . . .	1
Larangeiras . . . . .	» . . . . .	» de Cintura . . . . .	1
Lares . . . . .	» . . . . .	» » Figueira-Alfarelos . . . . .	27
Lisboa-Mar . . . . .	Cais fluvial . . . . .	Estação Lisboa — Cais dos Soldados . . . . .	17
» -C. dos Soldados — Entreponto . . . . .	Cais do Porto de Lisboa . . . . .	» » » » » . . . . .	3
» » » » » -Central . . . . .	Ramal de Lisboa-C. Soldados . . . . .	Recinto da Alfândega . . . . .	3
» -Rocio . . . . .	Estação . . . . .	Linha Urbana . . . . .	18
» -Aterro . . . . .		Vidé Central — Aterro	-
» -Central . . . . .	Despacho Central . . . . .	Cidade de Lisboa . . . . .	14
» -Ribeira Velha . . . . .		Vidé Central — Ribeira Velha	-
» -Terreiro do Trigo . . . . .	Ramal de Lisboa-C. Soldados . . . . .	Linha do Terreiro do Trigo . . . . .	3
» -Mercado . . . . .	Cais . . . . .	» de Cintura . . . . .	19
Madalena . . . . .	Apeadeiro . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Macheia . . . . .	» . . . . .	» de Cintra-Torres . . . . .	1
Marujal . . . . .	» . . . . .	» » Torres-Figueira . . . . .	1
Marvila . . . . .	» . . . . .	» » Cintura . . . . .	1
Mata . . . . .	» . . . . .	» » Leste . . . . .	20
Meleças . . . . .	» . . . . .	» » Cintra-Torres . . . . .	1
Marcês . . . . .	» . . . . .	» » Cintra . . . . .	5
Miramar . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	24
Montemor . . . . .	» . . . . .	» de Figueira-Alfarelos . . . . .	1
Morgado . . . . .	» . . . . .	» » Vendas Novas . . . . .	1
Mouchinha . . . . .	» . . . . .	» » Torres-Figueira . . . . .	1
Oyã . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Padrão . . . . .	» . . . . .	» da Louzã . . . . .	4
Paramos . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Pataias . . . . .	» . . . . .	» de Torres-Figueira . . . . .	1
» (Desvio) . . . . .		Vidé Desvio de Pataias	-
Pedra Furada . . . . .	Apeadeiro . . . . .	Linha de Cintra-Torres . . . . .	1
Pedreira . . . . .	» . . . . .	» do Norte . . . . .	1
Pereira . . . . .	» . . . . .	» » » . . . . .	1
Poço do Bispo (Cais) . . . . .		Vidé Cais do Poço do Bispo	-
Porto — Campanhã . . . . .	Estação . . . . .	Linha do Norte . . . . .	24
» — Flores . . . . .		Vidé Central-Porto Flores	-

DESIGNAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	SITUAÇÃO	Serviço que prestam
Porto — Infante		Vidé Central-Porto Infante	-
Rêgo	Apeadeiro	Linha de Cintura	1
Regueira de Pontes	"	» Torres-Figueira	1
Reveles	"	» Figueira-Alfarelos	1
Rio de Mouro	"	» Cintra	1
Salreu	"	» do Norte	1
Santa Iria	"	» de Leste	1
Santo Aleixo	"	» Figueira-Alfarelos	27
S. Domingos	"	» Cintra	15
Sapataria	"	» Cintra-Torres	1
Sete Rios — Jardim	"	» Cintura	1
Setil	Estação	» Leste	28
Sisto	Apeadeiro	» do Norte	1
Trémoa	"	» da Louzã	4
Vallega	"	» do Norte	1
Villa Nova de Anços.		Vidé Anços	-

**1** — Serviço de passageiros sem bagagem. Não vende bilhetes. As cobranças são feitas em trânsito.

**2** — Só expede e recebe volumes ao abrigo da tarifa 8 de grande velocidade, e mercadorias por vagão completo ou pagando como tal, em grande ou pequena velocidade, para ou das estações da Companhia e linhas combinadas, nas seguintes condições :

- a) **Carga e descarga** — As operações de carga ou de descarga são de conta e risco dos expedidores e consignatários e efectuadas com gente sua;
- b) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande velocidade e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquela em que os volumes forem apresentados à expedição ou da chegada do comboio em que foram transportados. A Companhia reserva-se o direito de transferir para Alcântara-Terra, por conta e risco dos consignatários as remessas chegadas que não forem retiradas no prazo de 12 horas;
- c) **Estacionamento de vagões** — A Companhia reserva-se igualmente o direito de transferir para Alcântara-Terra, por conta e risco dos consignatários, as remessas de vagão completo que não forem descarregadas e retiradas no prazo estabelecido pelo art.º 41.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

**3** — Serviço interno e combinado de remessas em pequena velocidade, por expedição do peso mínimo de 1:000 quilogramas ou de vagão completo, ou pagando como tal, nas condições estabelecidas no Aviso ao Públiso relativo ao serviço combinado com a Exploração do Pôrto de Lisboa e Sociedade «Estoril».

**4** — Serviço interno de passageiros, bagagens e recovagens de volumes de peso indivisível até 100 quilogramas. Não permuta serviço de bagagens e recovagens com outros apeadeiros ou estações de serviço reduzido, e só recebe as que tenham sido expedidas em portes pagos à partida.

**5** — Serviço de passageiros, bagagens, cães, mercadorias para volumes de peso indivisível até 100 quilogramas em grande velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições :

- a) Não expede nem recebe volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas, veículos e animais (excepto cães e os taxados a peso, segundo o respectivo Artigo da Tarifa Geral);
- b) **Expedições** — A pesagem e condução dos volumes para o local onde têm de ser carregados devem ser coadjuvadas pelos expedidores;
- c) **Chegadas** — As remessas devem ser retiradas dentro das 12 horas da sua chegada do local onde forem descarregadas, para o que os consignatários serão avisados pela estação, declinando a Companhia a sua responsabilidade pela perda ou avarias, caso não sejam retiradas;
- d) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa aplicada, a 6 horas contadas desde aquela em que os volumes forem apresentados para expedir ou da chegada do comboio onde foram transportados.

6 — Serviço de passageiros, bagagens, veículos, animais, cães e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições :

- a) **Remessas de detalhe** — Não expede nem recebe volumes de peso indivisível, superior a 100 quilogramas ;
- b) **Remessas de vagão completo** — Expede e recebe remessas de vagão completo desde que se destinem a, ou procedam de, estações ou apeadeiros habilitados a todo o serviço. Portanto as expedições têm de ser efectuadas a pesar e a taxar ;
- c) **Expedições** — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devam ser carregados ;
- d) **Chegadas** — Os consignatários retirarão as suas remessas dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas ;
- e) **Carga e descarga** — As operações de carga e descarga dos volumes de peso superior a 50 quilogramas e as remessas de vagão completo, devem ser feitas por pessoal dos expedidores e consignatários, e de sua conta e risco, com sujeição às indicações do encarregado do apeadeiro ;
- f) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande velocidade e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquela em que os volumes forem depositados para expedir, ou da da chegada do combóio em que foram transportados ;
- g) **Manobras** — Todas as manobras que se tornem necessárias para pôr o vagão à carga ou à descarga e sua colocação para ser engatado ao combóio que o deve depois conduzir quer carregado quer já descarregado, serão feitas por pessoal dos expedidores ou consignatários sob a direcção do encarregado do apeadeiro e à hora que por este empregado fôr previamente indicada ;
- h) **Responsabilidades** — A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que possam dar-se nas remessas que não forem retiradas após a sua chegada.

7 — Serviço interno e combinado de remessas em grande e pequena velocidade por vagão completo com exclusão de animais vivos e matérias perigosas, nas seguintes condições :

- 1.<sup>a</sup> — **Expedições** — Mediante requisição ao Chefe da estação de Aveiro, a Companhia fará seguir a Aveiro-Canal os vagões que lhe sejam pedidos para transporte, para qualquer das suas estações e das das linhas suas combinadas, de remessas de grande ou pequena velocidade de quaisquer mercadorias, excepto animais vivos e matérias perigosas, mas únicamente por expedições de vagão completo ou pagando como tal e tendo-se em vista o seguinte :
  - a) Os pedidos de vagões deverão ser apresentados na estação de Aveiro com, pelo menos, 24 horas de antecedência e com a indicação de qual a mercadoria ou mercadorias a transportar e dos destinos das remessas ;
  - b) A Companhia colocará os vagões vazios requisitados, na linha do Canal ou no seu desvio, conforme as exigências do serviço. Aos expedidores incumbe levar os vagões aos pontos onde mais lhe convenha fazer os carregamentos e depois conduzi-los à báscula para a sua pesagem, finda a qual os levarão ao ponto que pelo agente da Companhia fôr indicado como mais conveniente, para depois serem transportados para a estação de Aveiro.
- 2.<sup>a</sup> — **Chegadas** — Podem aceitar-se de qualquer procedência para Aveiro-Canal, quaisquer remessas de grande ou pequena velocidade, com exclusão de animais vivos e matérias perigosas, mas só por vagões completos ou pagando como tal, observando-se o seguinte :
  - a) As respectivas notas de expedição deverão indicar como estação de destino Aveiro-Canal ;
  - b) As remessas para Aveiro-Canal seguirão desde a estação de Aveiro pelos combóios que a Companhia tenha por mais convenientes ;
  - c) Os consignatários de quaisquer remessas expedidas para Aveiro e que, estando nas condições em que são admitidos transportes para Aveiro-Canal, as queiram fazer seguir a este ponto, deverão para tal fim entender-se com o Chefe da estação de Aveiro antes, ou logo, à chegada das remessas a esta estação.

3.<sup>a</sup> — **Sobretaxa pela condução desde ou até Aveiro-Canal** — As remessas de grande ou pequena velocidade expedidas ou consignadas a Aveiro-Canal, pagarão as taxas correspondentes à estação de Aveiro mais a sobretaxa de \$40 por tonelada, com sujeição ao mínimo de 4\$00 por vagão. A Companhia só se obriga a fazer esta condução por envio do mínimo de três vagões, seja um ou mais de um expedidor ou consignatário.

4.<sup>a</sup> — **Cargas e descargas** — As cargas e descargas dos vagões em Aveiro-Canal serão efectuadas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários e dentro dos prazos regulamentares fixados na Tarifa de Despesas Acessórias, findos os quais os vagões ficarão cativos dos direitos de estacionamento. Os vagões serão levados e retirados de Aveiro-Canal conforme o horário que será afixado na estação de Aveiro.

**5.<sup>a</sup> — Regularização dos despachos** — Os despachos, quer de expedição quer de entrega, bem como o serviço de repesagem e pagamento de quaisquer débitos das remessas de ou para Aveiro-Canal, far-se-ão na estação de Aveiro, tal como se a recepção ou entrega das remessas se fizesse no cais desta estação. E assim, quaisquer reclamações dos expedidores ou consignatários, bem como quaisquer reservas da Companhia por mau acondicionamento ou outras, deverão ser feitas na estação de Aveiro, como sendo a estação expedidora ou consignatária, segundo o caso, pois que antes da regularização dos despachos de expedição, e depois da dos de entrega, declina a Companhia toda e qualquer responsabilidade, tanto por faltas como por quaisquer avarias.

Também os expedidores ou consignatários das remessas de ou para Aveiro-Canal assumem a responsabilidade de qualquer avaria que sofram os vagões que lhes são entregues para carga ou descarga ou da falta de quaisquer dos seus acessórios.

**8 — Serviço de passageiros sem bagagem quando se anunciar.**

**9 —** Não recebe volumes de peso indivisível superior a 2.000 quilogramas, destinados à linha do Vale do Vouga.

**10 —** Serviço tanto para a expedição como para a recepção de gado suíno e mercadorias em pequena velocidade e por vagões completos, sendo os despachos efectuados no posto de Campo Pequeno de que Cais do Rêgo fica dependente.

As operações de carga ou descarga dos vagões no Cais do Rêgo serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatários. No caso dos vagões não serem descarregados nos prazos regulamentares, a Companhia reserva-se a faculdade de os conduzir, para os descarregar, a qualquer das estações de Lisboa-Cais dos Soldados ou Alcântara-Terra (aquele cujo preço tenha sido aplicado à remessa), cobrando a título de indemnização uma sobretaxa uniforme de \$70 por tonelada.

Sendo o Cais do Rêgo desprovido de instalações apropriadas para armazenagem, a Companhia não responde pela avarias enquanto as mercadorias ali permanecerem. Não serão fornecidos gratuitamente encerados para cobrir mercadorias no Cais do Rêgo.

### **Taxas a aplicar:**

Os preços a aplicar aos transportes que do mesmo Cais procedam ou a ele se destinem, serão fixados como a seguir se indica :

As remessas procedentes das, ou destinadas ás estações de Bemfica até Amieira e á linha de Cascais da «Sociedade Estoril», taxam-se como se se destinassem a, ou procedessem de Lisboa-Cais dos Soldados.

As remessas de, ou para as estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, Beira Baixa, ramais de Cáceres e de Coimbra, Verride, Figueira e linhas combinadas, taxam-se como para, ou de Alcântara-Terra.

As remessas procedentes de, ou destinadas a Figueira da Foz, que a pedido dos expedidores sigam pela linha de Oeste, serão taxadas como se o destino fosse Lisboa-Cais dos Soldados, ou desta estação procedessem.

Especialmente se declara que não serão aceitas expedições internacionais de ou para Cais do Rêgo.

**11 —** Serviço de expedição e recepção de remessas de volumes até 10 quilogramas, recovagens e mercadorias, de grande e pequena velocidade entre a estação do caminho de ferro de Cintra e este Despacho Central para ou de qualquer estação das linhas desta Companhia, ou Despachos Centrais, em conformidade com a respectiva tarifa de camionagem.

**12 —** Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições :

a) Não expede nem recebe volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas, veículos e animais (excepto cães e os taxados a peso segundo os Artigos respectivos da Tarifa Geral) nem mercadorias por vagão completo :

b) **Expedições** — A pesagem e condução dos volumes para o local onde têm de ser carregados, devem ser coadjuvadas pelos expedidores ;

c) **Chegadas** — As remessas devem ser retiradas, dentro das 12 horas da sua chegada, do local onde forem descarregadas, para o que os consignatários serão avisados pela estação, declinando a Companhia a sua responsabilidade pela perda ou avarias caso não sejam retiradas ;

d) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquela em que os volumes forem apresentados para expedir, ou da chegada do comboio onde foram transportadas.

**13 —** Serviço de camionagem entre a povoação e a estação de caminho de ferro e domicilio na cidade do Pôrto em conformidade com a tarifa respectiva. Para o serviço a domicilio cobram-se os preços desta tarifa, aumentados de 50 %.

A Central-Pôrto Flores não recebe volumes de peso superior a 50 quilogramas.

**14** — Não fazem serviço de passageiros e não expedem nem recebem bagagens para transporte gratuito. Serviço de recovagens, metálico e valores, mercadorias, animais pequenos taxados a peso, gado em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, e transporte a domicilio na cidade de Lisboa.

**15** — Serviço interno de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade, nas condições das alíneas *a), b), c) e d)* da nota n.º 5.

**16 — Serviço de expedição e recepção de aguardente, azeite, vinhos, vinagre, taras, animais e veículos em pequena velocidade.**

Os expedidores que desejem que as suas remessas sejam entregues no cais de Poço do Bispo, devem indicar nas notas de expedição como estação de destino, Braço de Prata-Cais do Poço do Bispo.

**17** — Serviço de mercadorias, veículos e animais, sómente em pequena velocidade.

**18** — Presta, além de todo o serviço regular de passageiros, o seguinte :

*a) Despacho de bagagens e cães* — Não será permitido o estacionamento de quaisquer volumes nos vestíbulos desta estação e, as operações do despacho de bagagens são efectuadas pela forma a seguir indicada :

Os volumes deverão ser apresentados no próprio dia da venda dos bilhetes e levados imediatamente pelos seus portadores ao recinto da expedição de bagagens, situado do lado direito do vestíbulo inferior da estação e aí apresentados com declaração verbal de qual a estação para onde devem ser expedidos e qual o combóio em que desejam que sigam a destino.

Acto continuo e dispensando-se a apresentação dos bilhetes de passagem, os volumes serão pesados e em troca dêles os seus portadores receberão um boletim gratuito provisório de pesagem, no qual a estação indicará a quantidade de volumes, peso, estação destinatária e o combóio em que seguem. Munidos os passageiros d'este boletim de pesagem e dos seus bilhetes de passagem deverão apresentar-se com êsses documentos no *guichet* do despacho, situado do lado esquerdo do mesmo vestíbulo, onde, em troca daquele boletim e do pagamento da taxa de registo e sêlo e do que corresponda por excesso de bagagem, se o houver, lhes será fornecida a senha em troca da qual reclamarão as bagagens na estação de destino.

No caso do passageiro se apresentar a reclamar a sua bagagem com o boletim gratuito provisório de pesagem, perderá o direito ao transporte gratuito da bagagem e ser-lhe-á cobrada a importância que corresponder segundo a Tarifa Geral.

A expedição de cães acompanhados pelos donos será únicamente feita por meio de bilhetes apropriados, podendo ser despachados num mesmo bilhete mais de um cão.

Os cães, que forem apresentados á expedição sem serem acompanhados pelos donos, deverão ser acondicionados em gaiolas ou outras taras apropriadas para serem despachados como recovagem nas condições do respectivo Artigo da Tarifa Geral ;

*b) Mercadorias diversas* — Recebe e expede em grande velocidade de ou para qualquer estação das linhas desta Companhia e suas combinadas, urnas funerárias e coroas artificiais, devidamente acondicionadas, animais vivos, quando taxados e peso em conformidade com o respectivo Artigo da Tarifa Geral, volumes ao abrigo da Tarifa 8, (Serviço interno) e remessas de ou para França (Serviço P. H. F.).

Também expede remessas de peso não superior a 200 quilogramas para a linha de Cascais da «Sociedade Estoril».

*c) Géneros frescos* — Recebe remessas de quaisquer procedências, constantes de fruta, criação, ovos, hortaliças, lacticínios, peixe do rio e mariscos de concha devidamente acondicionados, cujos volumes não excedam o peso de 200 quilogramas.

Não recebe remessas de castanhas, azeitonas e batatas.

Recebe remessas de carne fresca, procedentes da linha de Cintra e das estações servidas pelos comboios *tramways* de Vila Franca e aceita volumes de peixe fresco com destino à linha de Cintra para expedir pelos comboios *tramways* que partam entre as 5 e 10 horas, quando apresentadas por vendedores ambulantes e pão da Manutenção Militar para as linhas de Cintra e do Oeste.

Expede também volumes de mariscos destinados a Espanha, desde que o peso de cada remessa não exceda 400 quilogramas.

*d) Dinheiro, valores e transportes fúnebres* — Recebe e expede remessas de dinheiro, valores e transportes fúnebres de e para toda a rede desta Companhia e linhas combinadas.

*e) Retorno de taras* — A devolução de taras vasias, provenientes de remessas que, em cheio, tenham sido expedidas ou recebidas, em Lisboa-Rocio ao abrigo de tarifas reduzidas que concedam o retorno das taras, em condições especiais, não será feita por Lisboa-Rocio, mas sim, excepcionalmente, por qualquer das seguintes estações : Lisboa-Cais dos Soldados, Alcântara-Terra, Campolide ou Braço de Prata à escolha dos expedidores das taras.

**19** — Serviço tanto para expedição como para recepção de gado, (asinino, bovino, caprino, cavalar, muar, ovelhum e suino) em remessas de vagão completo e de detalhe, aceitando-se qualquer número de cabeças, touros em jaulas e mercadorias de qualquer espécie, por vagões completos em pequena velocidade, sendo os despachos efectuados no posto do Campo Pequeno, de que Lisboa Mercado fica dependente.

As operações de carga e descarga dos vagões em Lisboa-Mercado serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários, sendo a cobrança dos excessos de prazo de retenção dos vagões pelos expedidores ou consignatários efectuada segundo a Tarifa de Despesas Acessórias.

Não tendo esta Companhia instalações próprias em Lisboa-Mercado para armazenagem de mercadorias, as remessas só serão consideradas em poder do caminho de ferro desde a partida ou até à chegada dos vagões a Lisboa-Mercado.

### Taxas a aplicar:

Os preços a aplicar desde ou para Lisboa-Mercado, serão estabelecidos segundo as regras seguintes:

As remessas procedentes das, ou destinadas às estações de Benfica até Amieira, e à linha de Cascais da «Sociedade Estoril», taxam-se como se se destinassem a, ou procedessem de Lisboa-Cais dos Soldados.

As remessas de ou para as estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, Beira Baixa, ramais de Cáceres e de Coimbra, Verride e Figueira da Foz e linhas combinadas, taxam-se como para ou de Alcanta-Terra.

As remessas procedentes de, ou destinadas a Figueira da Foz, que a pedido dos expedidores sigam pela linha de Oeste, serão taxadas como se o destino fosse Lisboa-Cais dos Soldados, ou desta estação procedessem.

### 20 — Faz serviço de:

- Passageiros sem bagagens, limitado às estações desta Companhia. Vende bilhetes da Tarifa Geral;
- Mercadorias, veículos e gado em grande e pequena velocidade, interno e combinado, excepto metalico, valores e reembolsos, nas seguintes condições:

### Remessas de detalhe:

**Expedições** — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devam ser carregados.

**Chegadas** — Os consignatários deverão imediatamente retirar as suas remessas. Decorrido que seja o prazo de 6 horas para as remessas de grande velocidade e de 12 horas para as de pequena velocidade, a Companhia cobrará os respectivos direitos de armazenagem em conformidade com a Tarifa de Despesas Acessórias em vigor, não se responsabilizando, contudo, por faltas ou avarias que possam dar-se enquanto as mercadorias ali permanecerem, em vista do apeadeiro ser desprovido de instalações apropriadas para armazenagens.

### Remessas de vagão completo:

**Expedições** — Os carregamentos e a sua ligação por cordas e coberturas com encerados serão feitos por gente, e conta dos expedidores.

Os vagões deverão estar carregados e prontos a seguir pelo primeiro combóio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias, que passar no apeadeiro 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o vagão ali foi deixado para carregar, não se contando o período das 17 horas às 9 do dia seguinte. Passado esse prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o cais mais do que o tempo necessário para se efectuar o seu carregamento nos vagões.

Ficam de conta dos expedidores as despesas com as modificações que houver a fazer nos carregamentos, assim como o pagamento do estacionamento, que por este motivo os vagões sofrerem na estação de Crato.

É permitido aos expedidores que selem com selos seus, os vagões fechados ou os encerados que cubram a carga dos vagões abertos.

Nas notas de expedição a Companhia não aceita a declaração do número ou quantidade de volumes ou objectos que não possam ser verificados sem tocar na carga do vagão.

O peso da mercadoria será indicado pela báscula da estação de Crato deduzida a tara real dos vagões, que se obtém em Chança antes da entrega do material vazio.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares do transporte.

**Chegadas** — A Companhia não aceita, em relação a remessas destinadas ao apeadeiro, a declaração nas notas de expedição do número ou quantidade de objectos que não se possam verificar à chegada a Chança, sem tocar na carga do vagão, limitando a sua responsabilidade à falta de peso ou atraço, conforme às tarifas em vigor.

O pagamento do estacionamento dos vagões até à hora de apresentação dos consignatários para se efectuarem as operações de retirada das remessas será regulado pela tarifa em vigor.

As descargas no apeadeiro para o cais ou directamente para os carros, serão feitas por gente, por conta dos consignatários e sob sua inteira responsabilidade.

As mercadorias só poderão estacionar no cais o tempo indispensável para o seu carregamento em carros, não tomando a Companhia espécie alguma de responsabilidade, nem pela sua guarda nem pelas avarias que ali possam sofrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas contadas desde a hora da chegada dos vagões ao apeadeiro, não se contando o período que vai das 17 horas às 9 do dia seguinte. Findo aquele prazo o estacionamento dos vagões fica a cargo dos consignatários, em conformidade com a tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento se os vagões vazios estiverem prontos a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias, que passe no apeadeiro depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir à estação de Crato os vagões que não forem descarregados no apeadeiro dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando a cargo dos consignatários as importâncias correspondentes à descarga e armazenagem, ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o apeadeiro, se a isso houver lugar. O transporte entre o apeadeiro e a estação de Crato será taxado como se procedesse de Chança, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatários retirar a remessa em Crato depois de satisfeitos os respectivos débitos.

**21** — Faz serviço completo de passageiros, bagagens, cães, mercadorias, veículos e animais em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, tendo a operação de descarga das remessas de vagão completo de ser efectuada de conta e risco dos consignatários.

**22** — Serviço de cargas e descargas de mercadorias e gado, em grande e pequena velocidade, por expedições de vagão completo ou pagando como tal, com excepção de matérias inflamáveis ou explosivas, sendo os despachos efectuados na estação de Martingança, nas seguintes condições:

**Expedições** — Os carregamentos, a sua ligação por cordas e cbertura com encerados, serão feitos por pessoal dos expedidores e de sua conta.

Os vagões deverão estar carregados e prontos a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias, que passar no desvio 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o vagão ali fôr deixado para carregar, não se contando o período que vai das 17 horas de um dia, às 9 do dia seguinte. Passado este prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento, na conformidade da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o cais mais do que o tempo necessário para se efectuar o seu carregamento nos vagões.

Ficam de conta dos expedidores as despesas com as modificações que houver a fazer no carregamento, assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os vagões sofrerem na estação de Martingança.

É permitido aos expedidores que selem com selos seus os vagões fechados, ou os encerados que cubram a carga dos vagões abertos.

Nas notas de expedição a Companhia não aceita a declaração do número ou quantidade de volumes ou objectos que não possa verificar, sem tocar na carga do vagão.

O peso da mercadoria será indicado pela báscula da estação de Martingança, deduzida a tara real dos vagões que se obteve antes da entrega do material vazio.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia, os prazos regulamentares de transporte.

**Chegadas** — A Companhia não aceita, em relação a remessas destinadas ao desvio, a declaração nas notas de expedição do número ou quantidade de volumes ou objectos que se não possam verificar, sem tocar na carga do vagão, limitando a sua responsabilidade à falta de peso ou atraço, conforme as tarifas em vigor.

O pagamento do estacionamento dos vagões até á hora da apresentação dos consignatários para se efectuarem as operações de retirada das remessas, será regulado pela tarifa em vigor.

As descargas no desvio, para o cais ou directamente para carros, serão feitas por pessoal dos consignatários, por sua conta e sob a sua inteira responsabilidade.

As mercadorias só poderão estacionar no cais o tempo indispensável para o seu carregamento em carros, não tomando a Companhia responsabilidade de espécie alguma, nem pela sua guarda, nem pelas avarias que ali possam sofrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas, contadas desde a hora da chegada dos vagões ao desvio, não se contando o período que vai das 17 horas de um dia às 9 do dia seguinte. Findo que seja aquele prazo, o estacionamento dos vagões fica a cargo dos consignatários, em conformidade com a tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento, se os vagões vazios estiverem prontos a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias que passe no desvio, depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir à estação de Martingança os vagões que não forem descarregados no desvio, dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando a cargo dos consignatários as importâncias correspondentes à descarga e armazenagem, ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o desvio se a isso houver lugar. O transporte entre o desvio e a estação de Martingança será taxado como se procedesse de Valado, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatários retirar a remessa em Martingança depois de satisfeitos os respectivos débitos.

**Cobrança de portes** — As expedições do desvio só poderão ser feitas em portes a pagar à chegada; as destinadas ao desvio, deverão ser feitas em portes pagos.

**23** — Serviço de camionagem entre a povoação e a estação da Louzã. Vende bilhetes directos para as estações de Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira e Porto-Campanhã, e faz serviço de bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, nas condições da tarifa de camionagem combinada com a Empréesa Automobilista da Beira, Limitada.

**24** — Serviço de passageiros sem bagagem. Vende bilhetes para a zona dos *tramways*.

**25** — Serviço de passageiros sem bagagem. Vende bilhetes para toda a rede.

**26** — Serviço de passageiros sem bagagem. Vende bilhetes para a zona dos *tramways* e para a linha do Vale do Vouga. Despacha volumes nas condições previstas no 1.º aditamento à tarifa especial n.º 3 de g. v. de 20 de Junho de 1922.

**27** — Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade. Não expede nem recebe veículos nem animais (excepto os taxados a peso em conformidade com o respectivo Artigo da Tarifa Geral).

**28** — Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias para volumes de peso indivisível até 100 quilogramas, em grande velocidade interno e combinado, nas condições das alíneas *a), b), c) e d)* da nota n.º 5. Faz também serviço de vagão completo em pequena velocidade para as remessas de madeira, ficando as operações de carga e descarga de conta e risco dos expedidores e consignatários.

O presente Aviso anula e substitui os Avisos a Públco A. 16, 33, 34, 35, 38 e 47 de Março de 1920; de 13 de Maio, de 1 e 21 de Junho e de 1 de Setembro de 1921; e 6 de Setembro de 1922.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1922.

**O Director Geral da Companhia**  
*Ferreira de Mesquita*

**A. n.º 53**

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.857

**5.<sup>º</sup> ADITAMENTO**

AS

**Tarifas internacionais n.<sup>os</sup> 301, 302 e 312 — Grande velocidade**

Em virtude de resolução das linhas espanholas, a partir da data do presente será elevada a pesetas 6,25 a taxa de 1,00 peseta de despesa de trânsito de bagagens nas fronteiras, indicada no quadro inserto na página 3 das tarifas acima citadas.

O presente anula e substitue o 4.<sup>º</sup> Aditamento às tarifas internacionais n.<sup>os</sup> 301, 302 e 312 de grande velocidade, de 20 de Maio de 1922.

**4.<sup>º</sup> ADITAMENTO**

A

**Tarifa especial P. H. F. N.<sup>º</sup> 3 — Grande velocidade**

Pelo mesmo motivo, a taxa de pesetas 2,75 de trânsito de recovagens e géneros frescos, indicada na página 3 desta tarifa, é também elevada a pesetas 6,25.

O presente anula e substitue o 3.<sup>º</sup> Aditamento à tarifa especial P. H. F. n.<sup>º</sup> 3 de grande velocidade, de 20 de Maio de 1922.

Lisboa, 3 de Janeiro de 1923.

**O Director Geral da Companhia**  
*Ferreira de Mesquita*

Exploração — Serviço do Tráfego

Ex.D.<sup>te</sup> n.<sup>o</sup> 828/829/857/676

200 exemplares