

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

19º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)  
Prestada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 859

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Outubro de 1923

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7-1.  
Telephone: Central-27

## Anexos d'este numero

Aviso ao publico A n.º 65 (Sobretaxas) Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Aviso publico C n.º 2 (Sobretaxas) Caminhos de Ferro do Estado.

## SUMMÁRIO

O caminho de Ferro de Benguela em 1921 e 1922, por J. Fernando de Sousa.....	pag. 247
Fomento Agricola, por Quirino de Jesus.....	" 249
Los Ferrocarriles Argentinos, da Gazeta de los Caminos de Hierro.....	" 250
A nova sobretaxa e a sua applicação, por Nemo.....	" 251
Parte oficial.....	" 252
Linhos Portuguezas.....	" 254

Para evitar novos accidentes.....	pag. 254
O maior dirigível do mundo.....	" 254
As sobretaxas e a situação do pessoal ferroviário.....	" 255
Viagens e Transportes.....	" 256
Linhas estrangeiras.....	" 256
Hulha branca.....	" 256
Serviço de passageiros entre Bemfica e Torres Vedras.....	" 256
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	" 257
A electrificação do Virginía Raiylway.....	" 258
Gazeta de los caminos de Hierro (Transcripção).....	" 258
Parte Financeira.....	" 258
A marcação de lugares reservados na teoria e na prática.....	" 259

## O caminho de ferro de Benguela em 1921 e 1922

Temos presente os relatórios de 1921-1922 do Caminho de Ferro de Benguela nos quais se encontram dados interessantes ácerca do incremento que têm tido as receitas da linha.

As dificuldades ocasionadas pela guerra não permitiram a continuação de trabalhos e construção conforme estavam delineados, mas não tarda que novos troços sejam abertos á exploração. Espera-se que no corrente anno se assentarão 100 km. de via, atingindo-se a estação de Silva Porto, no Bihé.

As receitas elevaram-se em 1921, a 3.698.238\$ ou mais 1.519.142\$ que em 1920, e em 1922 era de 6.917.819\$ ou mais 3.219.581\$ que em 1921. Esse aumento resultou das seguintes parcelas:

Passageiros.	348.123\$
Mercadorias g. v. e p. v. . . . .	2.608.555\$
Diversas . . . . .	262.893\$

A extensão explorada é de 519 km. desde 1914, tendo subido as receitas de 382 contos nesse anno a 6.918 em 1922, o que representa a elevação de receita por km. de 736\$ a 13.329\$.

No mesmo periodo subiram as despesas de 303

contos em 1914 a 3.509 em 1922, tendo sido pois a receita líquida, respectivamente, 79 contos e 3.409.

No mesmo periodo o número de passageiros subiu de 109.308 a 179.126, tendo atingido o maximo de 200.254\$00 em 1919. Estas variações são devidas principalmente ao tráfego de indígenas.

O movimento de passageiros de 1.ª e 2.ª classe progrediu regularmente como se vê pelas seguintes cifras:

	1.ª classe	2.ª classe
1914	6.009	19.674
1915	6.937	19.790
1916	8.595	19.869
1917	10.403	18.213
1918	16.256	21.177
1919	23.469	23.175
1920	28.295	27.919
1921	28.141	29.042
1922	36.223	28.734

O tráfego de mercadorias atingiu em 1922—109.124 toneladas.

As receitas de 1922 decomponem-se nas seguintes parcelas:

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINARIAS		TOTAL
	Quantidades	Importâncias	
<b>Passageiros</b>			
1.ª classe . . . . .	36.223	372.418\$94	
2.ª classe . . . . .	28.734	197.664\$72	
Indigenas . . . . .	114.169	319.630\$93	
Supplementares . . . . .	12.894	33.157\$96	
			922.872\$45
<b>Grande velocidade</b>			
Bagagens . . . . .	436.367	42.444\$28	
Mercadorias . . . . .	1.436.073	126.330\$05	
Carruagens e gado . . . . .	8.641	45.024\$87	
Diversos . . . . .		22.545\$39	
			236.344\$59
<b>Pequena velocidade</b>			
Mercadorias . . . . .	122.229.082	4.036.911\$16	
Carruagens e gado . . . . .	890	15.897\$93	
Transportes de serviço . . . . .	29.526.608	14.835\$52	
Materiais de construção . . . . .	5.446.055	1.146.419\$52	
Diversos . . . . .	-	30.567.99	
			5.244.632\$12
<b>Receitas fora do Trafego</b>			
Aluguer de material . . . . .		35.859\$72	
Ponte-caes . . . . .		159.038\$45	
Aqua . . . . .		65.215\$90	
Telegrammas . . . . .		40.819\$82	
Armazenagens . . . . .		34.695\$46	
Receitas hospitalares . . . . .		7.939\$48	
Comissões diversas . . . . .		42.730\$78	
Agios e cambios . . . . .		105.102\$14	
Diversos . . . . .		352\$52	
Agencia de vapores . . . . .		1.740\$18	
Seguro de mercadorias em transito . . . . .		20.476\$26	
			513.970\$71
Somma . . . . .			513.970\$71
			6.917.819\$87

A marcha das receitas da ponte-caes é indicio do desenvolvimento do trafego.

Annos	Receita
1914. . . . .	6.863\$79
1915. . . . .	6.495\$37
1916. . . . .	11.032\$97
1917. . . . .	7.212\$55
1918. . . . .	21.818\$52
1919. . . . .	45.022\$87
1920. . . . .	71.930\$47
1921. . . . .	75.127\$39
1922. . . . .	159.038\$45

O mappa seguinte contem as despesas por serviços em 1922 comparada com as de 1921 e os dados estatisticos relativos ao percurso dos comboios e á receita e despesa kilometrica.

	Despesa em	Diferenças em 1922	
		1922	1921
Direcção . . . . .	73.517\$61	81.819\$06	-\$- 8.301\$45
Contabilidade . . . . .	186.348\$74	105.004\$87	\$81.343\$87 -\$-
Fiscalização e Estatística . . . . .	110.406\$80	88.756\$42	\$21.650\$38 -\$-
Armazens Geraes . . . . .	44.545\$66	44.422\$69	\$122\$97 -\$-
Serviço de Saude . . . . .	107.831\$90	83.762\$31	\$24.069\$59 -\$-
Trafego . . . . .	26.054\$16	16.672\$96	\$9.381\$20 -\$-
Movimento . . . . .	486.413\$48	368.560\$66	\$117.852\$82 -\$-
Tracção e officinas . . . . .	1.641.114\$21	1.211.658\$04	\$429.456\$17 -\$-
Via e obras . . . . .	832.294\$88	664.106\$87	\$168.188\$01 -\$-
Sommas . . . . .	3.508.527\$44	2.664.763\$88	\$852.065\$01 \$18.301\$45
Diferenças mais em 1922.	843.763\$56		843.763\$56

	1922	1921
Kilometros explorados . . . . .	519	519
Receita total . . . . .	6.917.819\$87	3.698.238\$92
Despeza total . . . . .	3.508.527\$44	2.664.763\$88
Receita annual por kilometro . . . . .	13.329\$13	7.125\$70
Despeza annual por kilometro . . . . .	6.760\$17	5.134\$42
Kilometros percorridos . . . . .	481.418	400.322
Receita por trem kilometrico . . . . .	14\$37	9\$24
Despeza por trem kilometrico . . . . .	7\$29	6\$66
Coeficiente . . . . .	50.717	72.054

A exploração é dirigida ao presente por um dos nossos mais distintos engenheiros de caminhos de ferro que é ao mesmo tempo um dos nossos mais autorizados especialistas em matéria de tracção e officinas, o Sr. Zacharias Santana.

O cambio annulla os lisongeiros resultados da exploração, taes são os encargos que das diferenças de cambio adveem.

Assim o juro das obrigações, que ao cambio para representar apenas 539 contos, é immensamente aggravado aos cambios actuaes.

Em 31 de dezembro de 1921 havia em circulação 63.773 obrigações de diversos tipos representando 2.419.300 £.

Esperemos que a construcção de tão importante linha tome novo incremento de modo que, dentro de poucos annos se complete e possa tornar-se uma das mais importantes vias de comunicação do hinterland africano, com o Atlântico.

# FOMENTO AGRICOLA

O sr. Joaquim Ribeiro emprehendeu dar um certo impulso ao proteccionismo agricola, que desde longe tende a preponderar na legislacão economica de Portugal. E' possivel que desta vez se avance um pouco no caminho pratico, embora as circumstancias não permittam a governação indispensavel.

Primeiramente foi modificado mais uma vez pelo sr. Joaquim Ribeiro o regimen cerealifero. Não ficaremos ainda por aqui em tão delicado assumpto. O sr. Joaquim Ribeiro elevou os preços officiaes para o trigo nacional, como os seus antecessores fizeram, e como os seus sucessores hão de fazer se a derrocada cambial e economica prosseguir, como será inevitavel, se a vida do Estado e do paiz continuar a ser essencialmente a mesma. Mais do que os seus predecessores, condemnou Portugal a comer o pão mais caro possivel, a titulo de desenvolver a lavoura. Com effeito, o novo decreto não permite que possamos ter sequer o trigo exótico pelo preço do indigena quando este falte. Aquelle pagará direitos para o encarecer ainda acima do custo, fretes, seguros, commissões e diferenças cambiales. O producto do imposto será para fomento agricola.

O sistema foi completado com a estabelecimento da liberdade do commercio de cereaes, e de moagem e panificação. Os preços do pão subiram logo notavelmente, concorrendo isto para o encarecimento de quasi todas as cutras mercadorias, como era de esperar. Ninguem sabe até onde irão estas consequencias graves da nova politica fomentaria. Pareceria mais prudente decretar-se um tipo unico de pão e fixar o preço d'este, enquanto continuarem as perturbações economicas provocadas pela guerra e pelas desorientações correlativas.

Deu-se cabo do regimen do pão politico, a titulo de poupar-se ao Estado uma perda annual de muitas dezenas de milhares de contos, na importacão do trigo. Resta saber se o Estado não vae perder muito mais com o consequente encarecimento geral das mercadorias. Até onde irão por esse caminho os maiores encargos do Estado, nas subvenções e nos fornecimentos? Ao menos dever-se-hia impedir que a elevação dos preços do pão e de tudo o mais fosse a que vem sendo e será pela suposta liberdade de industria e do commercio.

Continuando a sua obra, o sr. Joaquim Ribeiro publicou o decreto do Fundo de Fomento Agricola, completado com outro em que se impõem para aquelle mesmo fim sobretaxas á exportacão de certos produtos rurais. Simpatisamos mais com estas providencias.

O sr. Joaquim Ribeiro preocupou-se fortemente com a ideia de criar abundantes receitas, que tornem

importante aquele Fundo, até agora minusculo. Não oferece duvida que o alvo será attingido consideravelmente com os penosos direitos lançados sobre o trigo estrangeiro, e com os 25 % das referidas sobretaxas, de que tambem se destinaram 25 % a refôrço das verbas do credito agricola, cujo desenvolvimento em alto grau é tambem indispensavel. Em todo o caso julgamos que para a transformacão rural precisamos de capitais muito superiores, que teem de ser procurados n'un plano mais vasto de reorganisacão nacional.

No decreto do Fundo do Fomento Agricola ha alguns reparos a fazer.

Em primeiro logar não parece que a administração superior do Fundo devesse ser confiada apenas aos tres membros da Junta do Fomento, que ficam sendo o director geral da Instrucção Agricola, um delegado da Associação Central da Agricultura e outro das Federações dos Sindicatos Agricolás. Conviria que pertencessem tambem á Junta os directores dos serviços florestaes e pecuarios, sendo certo que na gerencia de fundos do Estado este deve ser representado em maioria.

De outro lado, separou-se do Fundo de Fomento Agricola geral o dos Açores, que será constituido pelo producto dos direitos de importacão de trigos e farinhas, quando deverão ser tambem com todas as outras receitas locaes que seriam cobradas nos Açores em applicação das disposições geraes do mesmo decreto. Apenas se acrescentou depois ao fundo açoreano 25 % do producto das sobretaxas de exportacão.

Finalmente é de extranhar que se não houvesse tambem separado do Fundo geral o da Madeira, que pode e deve existir com as receitas locaes da mesma natureza e algumas outras que se podem criar naquele distrito especial. O decreto das sobretaxas da exportacão consigna que 25 % das sobretaxas de exportacão cobradas na Madeira sejam para as despesas da 9.<sup>a</sup> Região Agricola, que aliás não fez, nem fará com a actual organisação, nenhum fomento pratico, servindo apenas para consumir verbas em gastos de pessoal. A verdade é que é indispensável e facil constituir um bom fundo de fomento agricola da Madeira, embora sob a administração superior da Junta Central.

*Quirino de Jesus*

## MANUAL DO VIAGIANTE EM PORTUGAL

Compram-se exemplares da ultima edição  
em portuguez e frances

DIRIGIR-SE Á ADMINISTRAÇÃO DESTA GAZETA

# Los ferrocarriles Argentinos

Países nuevos como la Argentina, de gran extensión territorial, necesitaban del concurso de ferrocarriles que acortaran la distancia con la disminución de tiempo consiguiente para el sostenimiento de sus relaciones comerciales e industriales. Para conseguirlo tuvieron que dictar leyes protectoras del capital extranjero que, como en España, inició la construcción de las líneas férreas sobre grandes despoblados, incultos e improductivos de momento, con la vista fija en un interés al capital que se invirtiera.

Consecuencia de ello son los privilegios múltiples y diversos con que se otorgó la concesión de los ferrocarriles en la Argentina. Había Empresa que tenía garantido un interés del 6 o 7 por 100 sobre el capital empleado en la construcción con exenciones de impuestos. Las primitivas concesiones llevaban consigo grandes extensiones de terreno a ambos lados de la vía, que alcanzaban hasta cuatro leguas de una y otra parte.

Una ley, la núm. 5.315, igualó a todas las Empresas en explotación; pero la ley básica de la concesión quedó en pie, y aunque hace años que las fuerzas vivas del país piden su modificación, el capital inglés, invertido en aquellas, opone una grande resistencia a la reforma.

La legislación ferroviaria en muchas de sus manifestaciones refleja un gran proteccionismo hacia las Compañías porteadoras. Los dejes de cuenta (rehusos de mercancías) — por ejemplo — cuyos deplorables efectos en España se traducen en crecidas cantidades por el capítulo de reclamaciones, no tienen allí validez. El exceso de plazo lo indemniza la Empresa con una parte proporcional de lo que corresponde pagar por portes (gastos de transporte).

Tales ventajas, unidas a otras contenidas en el Código de Comercio, que regula las cuestiones de derecho entre porteadores y cargadores, obligando a la previa prueba de las culpas imputables a las Empresas, llevan aparejadas la conclusión de que pocas veces se reclama con razón contra los ferrocarriles argentinos.

Como detalle curioso apuntaremos que sólo existe contra los 36.000 kilómetros de ferrocarril, explotados en la Argentina, una Agencia de Reclamaciones establecida en Buenos Aires, principalmente dedicada al cobro de los excesos de precios de transporte. Tan poquísima importancia tienen allí las reclamaciones, que lo que en España constituyen los Servicios de Reclamaciones, allí son Negociados dependientes de los Servicios de Movimiento.

Prometemos a nuestros lectores ocuparnos de la organización ferroviaria de aquella República, comparándola con la de España, para tener un punto de partida, que haga más comprensible la explicación. Desde luego es diferente, no en el detalle, sino en el fondo.

Allí las concesiones son a perpetuidad y aunque el Gobierno se reserva el derecho de revertirlos en cualquier momento, la falta de capital impediría su realización.

trial de las empresas ferroviarias, que ofrece características excepcionales por el rendimiento de ese ejercicio económico.

Los ingresos de las cinco principales Compañías acusan 9.585.000 libras en el Ferrocarril Sud; en el Oeste 4.63.000; 10.652.000 en el Central Argentino; 8.671.000 en el del Pacífico, y 3.068.000 en el Central Córdoba.

Con las proporciones de gastos de explotación soportados por las citadas Empresas en el ejercicio 1921-22, tales ingresos brutos dejarían un beneficio líquido de explotación aproximado a las siguientes cifras: 2.459.767 libras para el Ferrocarril del Sud; de 988.030 para el Oeste; de 2.315.745 para el Central Argentino; de 2.493.789 para el del Pacífico, y de 454.073 para el Central de Córdoba.

Esos beneficios con relación a los gastos de explotación en el precedente año industrial 1921-22, quedaron notoriamente mejorados en el ejercicio terminado, por razón del menor coste del combustible y materiales de consumo y por el refuerzo de las tarifas.

El reciente año ferroviario ha reportado ganancias excepcionales para las referidas Compañías; lo que es probable se traduzca en ¡hurras a la Argentina! durante la próxima Asamblea de ferrocarriles que se celebrará en Londres.

El dia 30 de Abril del corriente año, se inauguró el servicio eléctrico del ferrocarril del Oeste de Buenos Ayres, cuyos trabajos se proyectaron hace once años. Desde entonces estuvieron sometidos a continuas dilaciones por efecto de la guerra.

En Octubre de 1922 empezó a prestar servicio el primer tren eléctrico, con pasajeros, prosiguiendo a partir de aquella fecha las obras con tanta actividad, que se ha inaugurado ahora el servicio entre la estación de la Plaza de 11 de Septiembre (Buenos Aires) y la de Moreno.

Abarca esta sección 36 kilómetros, repartidos entre las estaciones siguientes: 11 de Septiembre, Caballito, Flores, Vélez, Villa Luro, Liniers, Ciudadela. Ramos Mejía, Haedo, Morón, Castelar, Ituzaingó, San Antonio de Padua, Merlo y Moreno.

Se ha electrificado también un ramal de 2,5 kilómetros entre Villa Luro y Versalles, estación de desvío. La Empresa, como complemento de la electrificación, lo ha hecho también del túnel de carga que se extiende desde la Plaza de 11 de Septiembre, a través de la ciudad, por debajo del tranvía subterráneo, hasta el puerto Madero.

Esta obra complementaria alcanza una longitud de 5 kilómetros.

El material móvil para pasajeros está constituido por 47 coches motores y 45 acoplados, con una capacidad de asientos de 64 y 68 para los vehículos de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase en los primeros, y de 68 y 69, respectivamente, en los segundos.

Los coches motores miden 18,70 metros, y los acoplados, 19 metros.

A unos 22 millones de pesetas asciende el presupuesto de gastos.

# A nova sobretaxa e a sua applicação

Publicou ha pouco o *Diario do Governo* duas portarias, que adeante inserimos e que não podemos deixar passar sem commentario.

Pela portaria n.º 3.759 de 21 de setembro ultimo, foram auctorisadas as empresas particulares a elevar até 600 % a sobretaxa de 500, mantendo-se porém as isenções para os generos de 1.ª necessidade nos termos do art. 1.º do decreto n.º 7.959. A receita proveniente do accrescimo da sobretaxa deve ser *exclusivamente applicada* á melhoria da situação do pessoal.

A segunda portaria, (sem numero) de 12 do mesmo mes, tendo em vista os incovenientes dos successivos augmentos das sobretaxas pela repercussão que teem no custo da vida encarrega uma commissão d'estudar e propor os meios de habilitar as empresas a satisfazer os seus encargos sem recorrerem ao aggravamento das sobretaxas.

Fazem parte d'essa commissão, alem do presidente e cinco vogaes da Junta Consultiva dos Caminhos de ferro, um delegado de cada uma das empresas ferroviarias.

Esta portaria anterior á que concedeu a elevação das sobretaxas parece implicar a sua recusa para não aggravar o custo da vida e extende-se a todas as empresas, abrangendo pois os Caminhos de Ferro do Estado, enquanto a portaria posterior de 21 concede essa elevação a 600 %, tão somente, porem, para as empresas particulares, mantendo em 200 % a sobretaxa de certas mercadorias.

Por simples despacho ministerial de 29 de agosto ultimo, mencionado no Aviso ao Publico de 10 de setembro, a sobretaxa foi elevada a 700 % nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro e a 300 % a das mercadorias que apenas soffreu a de 200 % e que são:

*Em g. v.* — Azeite de oliveira, batatas, castanhas, fructas e hortaliças, pescas, legumes verdes, peixe fresco, salgado, salpicado ou em gelo e taras vazias.

*Em p. v.* — Adubos agricolas e compostos, batatas, carqueja, carvão vegetal, cepa, estrumes, faxina, lamas, lenhas, lixos e motano (rama de pinheiro).

Esta enumeração é diferente da que o decreto n.º 7.959 de 3 de janeiro de 1922 prescreveu.

Assim pois, são estatuidas sobretaxas differentes para as linhas do Estado e as das Companhias que haviam pedido tambem 700 %.

Apenas se lhes concedeu 600 com o fundamento de que a elevação das sobretaxas deve ser reduzida ao minimo indispensavel para não concorrerem os preços de transporte para o encarecimento da vida. Se a razão alegada é procedente porque se excede aquelle limite nas linhas do Estado indo a sobretaxa a 700 %? E se n'estas se pode attingir essa cifra, porque se impõe limite mais baixo nas exploradas por companhias?

Porque é que em certas mercadorias se mantém n'estas a sobretaxa de 200 % que nas do Estado é elevada a 300 %?

Vae, porem, mais longe a disparidade do tratamento. A receita da nova sobretaxa nas linhas das companhias é exclusivamente destinada ao pessoal.

Nas do Estado é ella auctorizada sem restricções na sua applicação.

Mais uma vez são atropelados os direitos das empresas particulares, creando-se-lhes um situacão verdadeiramente intoleravel.

Que representam as sobretaxas? Uma actualisação dos preços de transporte fixados nas tarifas por virtude da depreciação da moeda. Não deixam, pois, de ser as receitas do tráfego, que as companhias têm o

direito de aplicar e administrar livremente sob a fiscalisação do Governo para pagarem as suas despezas, resolverem os seus encargos e remunerarem as suas accões.

Importa observar que essa actualisação está bem longe de ser completa, pois as actuaes tarifas representam apenas 11 vezes as de 1913 enquanto que salarios, ordenados, e preços de materiaes subiram em muito maior proporção, principalmente o carvão.

Foram assim sacrificadas as empresas ferroviarias no exclusivo proveito dos intermediarios que elevam os preços das mercadorias em proporções eguaes ou superiores ás que correspondem á desvalorisação da moeda apesar de ser relativamente pequeno o aumento do custo do transporte e diminuta a parcella, que representa, do valor venal da mercadoria.

Cometeu-se o primeiro atropelo quando a lei de 1920 prescreveu que o saldo das sobretaxas revertesse para o Estado depois de pagas as despezas de exploração, os encargos financeiros obrigatorios e certas despezas complementares das de estabelecimento. Ficaram assim as empresas inhibidas de dar dividendo ás accões, mesmo quando para isso tenham recursos.

Com que direito as esbulha o Estado do que é seu e priva o seu capital da justa remuneração?

Como quere que as iniciativas privadas convirjam para o desenvolvimento da nossa rede?

Sobe agora de ponto a violencia dando-se ao pessoal participação arbitaria nas receitas.

Assegura a lei ás empresas a boa escolha do seu pessoal o que implica a fixação de respectivos vencimentos.

Pode o Estado intervir como medianeiro nos conflitos de interesses que possam surgir entre as duas partes, não, porem, assumir funcções que lhes não pertencem.

Porque pediram as empresas aumento de sobretaxa? Porque as receitas são insuficientes para os seus encargos e as tarifas estão muito á quem do limite correspondente á actualização dos seus preços.

A quem pertence, senão a elas, a receita do tráfego, e quem é juiz da sua applicação?

Pedindo as sobretaxas queriam ter meios não só para melhorar os vencimentos do pessoal, como para ocorrer ao aggravamento do custo dos materiaes e ás exigencias de grande reparação do material circulante, novas aquisições e ampliação d'estações. Como é então que se vae destinar todo o producto da nova sobretaxa para melhorar a situação do pessoal? E se a receita respectiva exceder o que rasoavelmente deve ser dado, como sucederá seguramente em certas linhas?

Vão se então aggravar os preços de transporte, difficultando cada vez mais ás empresas a exploração pela carencia de recursos que lhes são confiadas em beneficio do pessoal, atribuindo a este não só o que rasoavelmente haja de se lhe dar mas ainda a receita excedente?

Da redacção da portaria resultará a pertenção do pessoal de se ingerir na administração das linhas para verificar a receita da sobretaxa e a sua exclusiva applicação em beneficio do mesmo pessoal.

E' uma fonte permanente de conflictos suscitados por uma providencia impensada, atropelando-se direitos num detestavel socialismo de Estado.

As companhias vão protestar contra o menos-prezo dos seus direitos praticado com prejuizos dos seus legitimos interesses e das mais elementares conveniencias da exploração.

E têm carradas de razão.

Nemo



## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8:924

(Continuação do número 858)

#### TÍTULO VIII

##### Das Direcções dos Caminhos de Ferro

###### CAPÍTULO I

###### Constituição e atribuições

Art. 42.º As Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro dirigem os Serviços de Exploração de cada uma das respectivas rédes ferro-viárias.

Art. 43.º A sede da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste é em Lisboa ou Barreiro e a da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro no Pórtico.

Art. 44.º Cada uma das Direcções comprehende:

- 1.º A Secção de Secretaria;
- 2.º O Serviço de Via e Obras;
- 3.º O Serviço de Material e Tracção;
- 4.º O Serviço de Movimento.

Art. 45.º Junto das Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro, e sob a autoridade e direcção dos respectivos directores, salvo as restrições constantes do presente diploma, funcionarão as seguintes Repartições e Secções da Administração Central;

- a) Uma Repartição de Fiscalização, Tráfego e Reclamações;
- b) Uma Repartição de Contabilidade;
- c) Uma Secção de Aprovisionamentos;
- d) Uma Secção de Tesouraria;
- e) Uma Divisão de Saúde.

Art. 46.º A Repartição de Contabilidade comprehende duas Secções:

- 1.ª Secção de Contabilidade;
- 2.ª Secção da Caixa de Reformas e Pensões.

O chefe da Repartição será ao mesmo tempo chefe da Secção de Contabilidade.

Art. 47.º Subordinadas ás Repartições de Fiscalização, Tráfego e Reclamações, existem as Inspecções Externas de Fiscalização, Tráfego e Reclamações, tratando de assuntos de fiscalização tráfego e reclamações.

Do mesmo modo existe a oficina de bilhetes.

Art. 48.º Cada uma das Direcções é dirigida por um engenheiro director, que terá para o ajudar e substituir nos seus impedimentos um engenheiro sub-director.

Art. 49.º Compete aos directores dos Caminhos de Ferro:

1.º Assistir ás sessões do Conselho de Administração;

2.º Superintender em todos os serviços da sua direcção, fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações superiores e propondo superiormente as providências que excedam o limite da sua competência;

3.º Providenciar para que os serviços da sua direcção, fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações superiores e propondo superiormente as providências que excedam o limite da sua competência;

3.º Providenciar para que os serviços, oficinas, repartições, etc., o pessoal e os meios de transporte e de comunicação estejam em harmonia com a importância das localidades a servir, com as relações estabelecidas e com as necessidades da exploração;

4.º Presidir aos concursos para os lugares superiores da sua direcção;

5.º Nomear, colocar, promover, premiar e punir o pessoal seu subordinado, nos termos regulamentares, directamente ou por delegação nos chefes de serviço;

6.º Resolver sobre os pedidos de licença do pessoal quando excedam as atribuições dos chefes de serviço, propondo superiormente os que não forem da sua competência;

7.º Propor à Administração os quadros do pessoal e as dotações orçamentais para a exploração das linhas á seu cargo;

8.º Autorizar a aquisição de materiais e a execução de obras ou tarefas celebrar contratos relativos á exploração das linhas

a seu cargo até a importância de 5.000\$, propondo superiormente o que excede esse limite;

9.º Prestar mensalmente á Administração conta da sua gerência financeira e elaborar anualmente os respectivos relatórios, especificando os factos importantes ocorridos e propondo as medidas que julgar convenientes ao aperfeiçoamento do serviço;

10.º Autorizar a venda de materiais inutilizados ou desnecessários ao serviço de valor inferior a 5.000\$;

11.º Dar balanço ao cofre da tesouraria uma vez por mês e além dessa, sempre que o julgue conveniente;

12.º Conceder passes e bónus, nos termos do respectivo regulamento, ou por delegação nos chefes de serviço, ao pessoal das suas Direcções.

13.º Elaborar ou fazer elaborar e submeter à aprovação superior os regulamentos de serviço interno;

14.º Estudar os horários e os contratos de serviços comuns e combinados, providenciando para a sua aprovação superior;

15.º Presidir aos conselhos de disciplina da sua direcção e às reuniões dos delegados do pessoal;

16.º Inspeccionar as linhas á seu cargo e todos os serviços da sua direcção, verificando se a organização e a execução do serviço garantem a sua segurança e as legítimas exigências do público;

17.º Fazer cumprir pelo pessoal das Repartições e Secções de Fiscalização, Tráfego e Reclamações, Contabilidade, Tesouraria e Aprovisionamentos, as instruções para o serviço próprio de tais Repartições e Secções e provenientes da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros;

18.º Tratar com o director dos Serviços Comerciais e Financeiros dos assuntos que interessem ao desenvolvimento do tráfego da sua rede.

#### CAPÍTULO II

##### Secretaria

Art. 50.º Compete à Secretaria:

1.º A preparação, registo e expedição da correspondência, publicação de despachos, relatórios, informações, propostas e consultas;

2.º Lavrar todos os contractos celebrados pelas Direcções, dos Caminhos de Ferro e tirar dêles as precisas cópias autênticas;

3.º Conservar em boa ordem o arquivo;

4.º Lavrar os alvarás de licença concedidos a particulares para obras junto á linha férrea;

5.º Lavrar os termos de posse dos funcionários das Direcções;

6.º Superintender no pessoal menor;

7.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados.

#### CAPÍTULO III

##### Serviço do Movimento

Art. 51.º O Serviço do Movimento é dirigido por um engenheiro chefe do serviço e comprehende:

1.º A Repartição Central, constituída por:

a) Secção de Expediente e Pessoal;

b) Secção de Contabilidade.

2.º As Inspecções do Movimento;

3.º A Inspecção Telegráfica;

4.º A Inspecção do Pequeno Material.

§ único. O número, sede e áreas das Inspecções do Movimento serão fixados conforme as necessidades do serviço.

Art. 52.º Compete especialmente ao Serviço do Movimento:

1.º Estudar os projectos dos horários dos comboios (e vapores do Sul e Sueste) de harmonia com as determinações do director dos Caminhos de Ferro e de acordo com a Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros;

2.º Dirigir e fiscalizar o serviço dos comboios e a circulação de máquinas isoladas, preparando e distribuindo as ordens para esse fim necessárias;

3.º Fazer cumprir pelo pessoal seu subordinado os regulamentos, horários e instruções necessárias para assegurar a regularidade na marcha dos comboios e máquinas isoladas;

4.º Dirigir e fiscalizar a expedição, transporte, armazenagem e entrega das remessas confiadas ao caminho de ferro, respondendo por elas;

5.º Responder pelos objectos encontrados na linha, e remessas abandonadas, até lhe ser dado o devido destino;

6.º Distribuir o material de transportes, promovendo o seu melhor aproveitamento e velando pela sua limpeza;

7.º Propor a aquisição do material de transporte e dos aparelhos de estação indispensáveis ao tráfego;

8.º Assegurar a regularidade do serviço do telegrafo, telefones e relógios e dirigir os trabalhos da sua conservação;

9.º Cuidar do asseio das estações e das suas dependências;

10.º Cuidar do asseio e limpeza das carruagens e vagões;

11.º Velar pela iluminação das estações e providenciar sobre a conservação dos respectivos utensílios, aparelhos e canalizações;

12.º Providenciar sobre a conservação dos sinais fixos e dos acessórios dos vagões, cordas, encerados, calços, etc.;

13.º Elaborar as fôlhas de vencimento do pessoal seu subordinado;

14.º Fiscalizar o serviço dos bufetes, restaurantes, vendas de água e similares;

15.º Requisitar, distribuir e fiscalizar a utilização dos objectos indispensáveis às estações

§ 1.º Compete especialmente à Inspecção dos Telégrafos:

1.º Superintender nas oficinas de reparação dos aparelhos telegráficos, telefones e relógios;

2.º Tratar da montagem e conservação das linhas telegráficas, telefónicas e das sinalizações eléctricas;

3.º Assegurar a regularidade ao serviço telegráfico, telefónico e aparelhos de sinalizações eléctrica e relógios;

§ 2.º Compete especialmente à Inspecção do Pequeno Material:

1.º Promover a aquisição de acessórios de vagões, cordas, encerados e calços, e providenciar sobre a sua conservação.

2.º Superintender no depósito de impressos e utensílios e nas oficinas de reparação de encerados, latoaria e tanoaria;

3.º Dirigir a distribuição de impressos e utensílios, fiscalizando o seu emprego, tratamento e uso, e estudar as tabelas de consumo;

4.º Conferir o inventário das estações no acto da sua entrega a um novo chefe e, uma vez por ano, o inventário geral de todas as estações;

5.º Averiguar as causas e responsabilidades das avarias produzidas nos artigos recebidos para reparações;

6.º Fiscalizar a devolução dos calços e cordas aos respectivos depósitos, assim como o emprego e uso de encerados.

(Continua)

## Administração geral das estradas e turismo

### Repartição de Estradas

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, tendo em vista o parecer n.º 37.041 do Conselho Superior de Obras Públicas, e a informação do administrador geral das estradas e turismo, manda aprovar o projecto do prolongamento de Sant'Ana a Cezimbra e da Cova da Piedade a Cacilhas, apresentado por Charles Vital Philibert, por si, e como representante dos herdeiros de Victor Dauphinet, do caminho de ferro de tracção eléctrica, ligando o concelho de Cezimbra, por um lado com a cidade de Setúbal, e por outro lado com a vila de Cacilhas, cujo projecto foi aprovado por portaria de 8 de Janeiro do corrente anno.

Paços do Governo da República, 27 de agosto de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Para o administrador geral das Estradas e Turismo.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, determina que, nos termos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de abril de 1906, seja aberto, pelo espaço de cinquenta dias, concurso público para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea de tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, ligando a vila de Cezimbra, por um lado com a cidade Setúbal, e por outro lado com a vila de Cacilhas, assente parte em leito próprio, e parte no leito das estradas nacionais n.ºs 22 e 79, e ramal da estrada nacional n.º 22, por Vendas a Palmella, e estradas distritais n.ºs 136 e 158, na extensão aproximada de 61.500 metros sobre leitos de estradas.

Paços do Governo da República, 27 de Agosto de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

Faz-se público que, no dia 15 do proximo mês de Outubro, pelas treze horas, na Administração Geral das Estradas e turismo, se procederá á abertura de propostas para o concurso de adjudicação de assentamento de uma linha ferrea, por tracção eléctrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias, ligando a vila de Cezimbra por um lado com a cidade de Setúbal, e por outro lado com a vila de Cacilhas, assente parte em leito próprio, e parte no leito das estradas nacionais n.ºs 22 e 79 e ramal da estrada nacional n.º 22, por Vendas a Palmella, e estrada dis-

tricta n.ºs 136 e 158, na extensão aproximada de 61.500 metros sobre leito de estradas.

Base de licitação.....	18.300\$00
Depósito provisório.....	3.000\$00
Depósito definitivo.....	6.100\$00

As condições e cadernos de encargos relativos a esta adjudicação podem ser consultados na Repartição de Estradas e Turismo, em todos os dias úteis, das 11 ás 5 horas.

Administração Geral das Estradas e Turismo, 27 de agosto de 1923. — O Administrador Geral, *António C. Parreira*.

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

DECRETO N.º 9.082

Nos termos do artigo 6.º, § único, do decreto n.º 8.910, de 8 de Junho de 1923, e dentro da autorização conferida pelo artigo 5.º e § único da lei n.º 1.327, de 25 de Agosto de 1922:

Hei por bem decretar, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, o seguinte:

Artigo 1.º São aprovadas as bases adiante publicadas como anexo a este decreto para a exploração do primeiro lanço da linha de Louzã a Arganil a celebrar entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

Artigo 2.º O prazo para a conclusão e abertura á exploração d'este lanço é fixado em trinta meses, a contar da data da aprovação dos respectivos contratos de construção e exploração.

§ único. Por cada dia que a abertura á exploração exceder o prazo marcado no artigo anterior pagará a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego a multa de 1.000\$00.

Artigo 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 29 de Agosto de 1923. — *António José d'Almeida — João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes*.

## Bases anexas ao decreto de 24 de Agosto de 1923

### BASE 1.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tomará a seu cargo, alem das despesas de exploração propriamente ditas, todas as despesas de conservação do primeiro lanço da linha de Louzã a Arganil, bem como as extraordinárias de renovação ou as complementares do primeiro estabelecimento que forem necessárias.

### BASE 2.

▲ Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses arrecadará todas as receitas brutas d'este lanço e tomará para com o Estado a responsabilidade pelos impostos relativos ás receitas do tráfego correspondente ao mesmo lanço.

### BASE 3.

Em pagamento das despesas de exploração a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses receberá por cada quilometro-trem que se efectuar no lanço, incluindo a circulação de máquinas isoladas e de comboios de toda a natureza, isto é, de serviço comercial, de socorro e de serviço de via, quantia igual ao custo médio do quilómetro trem que no fim de cada exercício, segundo a conta geral das despesas da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, se apurá ter correspondido á exploração da rede geral pertencente á C. P.

§ 1.º O saldo positivo que venha a resultar da exploração, depois de liquidadas as despesas a que se refere esta base, será destinado a reembolsar o Governo nos termos do artigo 5.º do decreto n.º 8910. Depois de liquidado este débito será o saldo dividido em partes iguais entre a C. P. e a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego.

§ 2.º Se a receita fôr insuficiente para fazer face a este encargo, o Governo autorizará na linha de Arganil, para efectivação, desde que esta insuficiencia exista, a cobrança de uma sobretaxa adicional á que vigorar no resto da rede da C. P. A importância d'esta sobretaxa será proposta pela C. P. de acordo com a fiscalização do Governo. Se na liquidação das contas do exercício de qualquer anno houver saldo positivo d'esta sobretaxa adicional, desta reverterá para um fundo destinado a cobrir deficits futuros; se o saldo for negativo, mesmo balanceado com o saldo positivo anterior, tendo esta Companhia direito a cessar a exploração do primeiro lanço da linha de Louzã a Arganil, com aviso prévio de noventa dias ao Governo e á Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

Se no fim do contrato de exploração este fundo apresentar saldo positivo, este pertencerá ao Estado.

BASE 4.<sup>a</sup>

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses apresentará á Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego em todas as relações com o Governo pelo que diz respeito á exploração d'este lanço.

BASE 5.<sup>a</sup>

As liquidações entre a Companhia do Caminho de ferro do Mondego e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses serão feitas semestralmente pela C. P. até 15 de setembro a liquidação definitiva do anno civil.

Paços do Governo da Republica, 29 de Agosto de 1923.

O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

**Despacho****Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

Attendendo aos pedidos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, medindo 3.539<sup>m²</sup> situada entre os quilometros 173,305 e 173,441, conforme a planta junta ao processo n.º 2.753

Paços do Governo da Republica, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Attendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, medindo uma 8.670<sup>m²</sup> e outra 7.944<sup>m²</sup> situadas entre os quilometros 172,769 e 173,046, conforme a planta junta ao processo n.º 2.755.

Paços do Governo da Republica Portuguesa, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno com a superficie de 1.499<sup>m²</sup>, situada entre os quilometros 118.200 e 118.305, conforme a planta junta ao processo n.º 2.754.

Paços do Governo da Republica, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno medindo 168<sup>m²</sup>, de superficie e situada entre os quilometros 57,942 e 57,973 conforme a planta junta ao processo n.º 2.721.

Paços do Governo da Republica, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, medindo 138<sup>m²</sup>, de superficie situada entre os quilometros 58,046 e 58,079, conforme a planta junta ao processo n.º 2.572.

Paços do Governo da Republica, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Ministerio do Commercio e Communicações que seja declarada sobrante a parcela de terreno com a area de 7830<sup>2</sup> situada entre os quilometros 111,989 e 111,850 da linha Oeste conforme a planta junta ao processo n.º 2.749.

Paços do Governo da Republica, 28 de agosto de 1923. — O Ministro do Commercio e Communicações, João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.

**Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro**

—O Diario do Governo de 20 do mez passado insere as portarias n.ºs 3.756 e 3.757 pelas quaes o Governo manda pagar a Companhia Nacional como liquidação final de garantia de juro, as quantias de 6.448\$43, e 26.931\$99, correspondentes, respectivamente, ás linhas de Foz Tua a Mirandela e Mirandela a Bragança, e a portaria n.º 3.758 pela qual manda esta Companhia entrar nos cofres do Estado com a quantia de 351\$14 como liquidação final do reembolso da garantia de juro correspondente á linha de Santa Comba a Vizeu.

**PARA EVITAR NOVOS ACCIDENTES**

A Companhia do P. L. M. prossegue activamente nos trabalhos para a ventilação do túnel de Mornay, linha de Bourg a Bellegarde, com o fim de que nem os passageiros nem o pessoal estejam mais expostos aos accidentes que se produziram em Maio de 1922, nos quaes perderam a vida sete agentes da Companhia.

Utilisar-se-ha uma forte corrente de ar em direcção contraria á marcha dos comboios, por meio de energia electrica em quantidade e relativamente consideravel, afim de expulsar do tunel os gases toxicos que se desprendem da locomotiva.

E' provavel que quando os comboios circulem em sentido Bellegarde Bourg, não seja necessaria ventilação alguma, porque a 400 metros dentro do tunel comeca a rampa, e as maquinas não tem necessidade de fazer uso de vapor até chegar á estação imediata.

Sobre o ponto de vista de maior segurança, é de grande interesse a ventilação para se saber as mudanças de humidade e aindole dos gazes que se observem antes e depois da operação. Por outra parte, estes gazes que se desprendem das locomotivas destroiem rapidamente os carris, e assegurando uma ventilação conveniente, conseguir-se-ha maior segurança e solidez na via.

**O maior dirigível do mundo**

Foi lançado em Lakehurst, o dirigível ZR-1, da marinha de guerra norte-americana.

O referido dirigível é o maior de quantos se têm construído, tendo 200 metros de comprimento e 24 de diametro.

Para seu enchimento usará o ZR-1, o gaz de Zeólito que é inflamável.

Esse dirigível deverá tentar uma viagem pelo polo norte, no anno proximo.

## As sobretaxas e a situação do pessoal ferro-viário

Segundo a letra da portaria que auctorizou as companhias de caminhos de ferro a elevar até 600 % a sobretaxa que estavam cobrando sobre todos os preços de transporte e de despesas accessorias, as companhias não podem dar outra applicação á receita proveniente d'esse aumento que não seja a melhoria da situação economica do seu pessoal.

Do despacho ministerial que auctorizou o aumento a 700 % nas linhas do Estado, não conhecemos os termos, mas supomos que n'essas linhas uma parte é tambem para a melhoria da situação dos empregados, e outra para attenuar, senão cobrir o *deficit* de exploração que as linhas teem dado ultimamente.

Não estamos perfeitamente conheedores da situação do pessoal ferro-viário, tanto das Companhias, como do Estado, sabemos porem, como toda a gente sabe, que tem sido bastante angustiosa desde que, em consequencia da guerra, as empresas se viram a braços com uma crise tremenda que lhes não tem permitido manter o seu pessoal n'uma situação equivalente á que tinha antes da guerra.

Tem resultado d'ahi uma permanente sobreexcitação do pessoal que o tem levado até á pratica de excessos, como gréves, actos de sabotagem, e outras irregularidades no serviço de que todo o paiz tem soffrido as terríveis consequencias, contribuindo fortemente para o agravamento d'essa crise que já ha annos se vem arrastando.

Por mais de uma vez já, as empresas têem melhorado os ordenados e salarios do seu pessoal, para o que se recorreu ao regime das sobretaxas, que tambem tem visado a equilibrar as receitas das empresas que, sem tal auxilio não se poderiam manter na lucta constante com as enormes subidas de cambios.

Isto que se tem passado entre nós, sucede tam-bem nas outras nações, inclusivé n'aquellas em que a moeda em vez de se desvalorisar, tem, como na Hespanha, attingido um valor que nunca havia tido.

Isto prova apenas que o mal é geral, e que o desequilibrio provocado por cinco annos successivos de guerra, não pode facilmente conjurar-se, fazendo-se voltar á normalidade. Alguns annos teremos que lutai para conseguirmos voltar a uma situação de equilibrio.

Entretanto não podemos deixar de notar que, ao passo que n'outros paizes como a França e a Belgica, ben mais rudemente attingidas pela guerra do que nós se entrou já ha bastante tempo n'um caminho que se ainda está longe de ser normalidade, não tardarí muito que a consigam attingir, cá estamos quasi cono no principio.

Dir-nos-hão que esses paizes teem mais recursos do que o nosso. Discordamos em absoluto; relativamente temos tantos ou mais ainda. Mais do que a falta de recursos, tem sido a falta de critério, de methodos de trabalho e de administração.

Se desde o inicio da crise tivesse havido um bom critério, acompanhando gradualmente os phenomenos qie se iam produzindo, com uma accão intelligente en sentido contrario, isto de uma forma geral, não teríamos chegado nunca á dolorosa situação em que nos encontramos, e não teríamos que assistir a esse feste espectaculo das diferentes classes trabalhadoras, como a dos ferro-viarios, viverem n'um estado permanente, não já de desgosto, mas de revolta, que é mais grave.

Se ao passo que a moeda se foi desvalorisando, assim como o commercio se resarcia exigindo do publico a respectiva compensação, se fossem equivalentemente augmentando os preços de transporte, etc, e ao mesmo tempo remunerando na mesma proporção aquelles que com o seu trabalho contribuem para o desenvolvimento da riqueza collectiva, a situação actual seria bem outra.

Ha quem julgue impossivel encontrar-se a formula para tal resultado.

Estamos convencidos que não só não era impossivel, como até se chegou a encontrar. Acompanhar a *divisa ouro* a par e passo, tanto para receber como para pagar teria sido uma solução, que não tem nada de inexequivel, mas que ninguem teve a ousadia, ou para melhor dizer, o pulso sufficientemente enérgico para o fazer. É que, por muitas razões, não convinha aos interesses de uma parte da sociedade, muito embora em minoria, á qual mais convinha e continua a convir esta desorganisação ou destrambelhamento a que tudo chegou.

A confusão presta-se muito a quem, como diz o vulgo pesca nas aguas turvas.

Desde que todos se deixaram ir na onda, n'um «salve-se quem puder» de um egoismo feroz, era inevitavel o desequilibrio.

Os effeitos ahi estão bem patentes.

Pelo que respeita a caminhos de ferro, vemos que a maioria das empresas não conseguem equilibrar receitas com despezas, apezar dos augmentos dos preços de transporte, que na maior parte das vezes, não tem vindo na altura propria, como tambem fóra da altura propria tem sido augmentadas as remunerações do pessoal.

Quasi todos as vezes que se tem augmentado as tarifas, quando chega a cobrar-se esse aumento, já se torna necessario outro.

Consequentemente tem sucedido o mesmo com o pessoal; quando chega a receber certa melhoria já carece de outra.

Assim teremos um nunca acabar.

Os ferro-viarios das linhas do Estado ainda ha poucos mezes foram melhorados nos vencimentos e salarios, e já estão novamente a reclamar augmentos, sem haver forma de se chegar a um conclusão que os satisfaça.

Na Companhia Portuguesa sucede o mesmo. Ainda ha poucos dias, a Companhia de acordo com a portaria que auctoriza as sobretaxas, concedeu novos augmentos ao seu pessoal. Este apezar d'isso, se não todo, pelo menos uma boa parte continua protestando, reclamando e até ameaçando.

Não temos elementos de apreciação para podermos ajuizar da razão que lhes assiste, nem pretendemos entrar n'essa apreciação que nos não compete. Registamos o facto, e appontamo-lo, lamentando que agora, como todas as outras vezes que se tem tratado de melhorar as condições precarias do pessoal, tanto das linhas do Estado como das companhias, se não tenha conseguido chegar a um acordo entre as partes interessadas.

N'um momento em que tanto se impõe a necessidade de todos os elementos de trabalho se darem as mãos para, n'um esforço commun, dar batalha á crise que nos ameaça subverter, é deploravel continuarmos a contestar que ainda se não encontrou a formula de conciliar esses elementos, que não devendo ser heterogeneos se comportam como tal, para um entendimento benefico para todos, para o paiz inteiro.

Porque a verdade é esta, enquanto vivermos em regimen de estado de guerra permanente entre empregados e respectivas empresas, os serviços hão-de fa-

talmente correr com irregularidade, em manifesto prejuizo da comunidade.

Impõe-se, portanto, uma acção energica para pôr cobro a tal estado de coisas.

Desde o momento em que, os governos reconhecendo a razão que assiste a empresas e ao pessoal, auctorizando a que por meio de augmentos nos preços dos transportes se vá exigir ao publico em geral os créditos indispensaveis para accudir a umas e a outros, não haverá maneira de se chegar um dia a harmonisar-se as duas partes?

Não é razoavel, não é justo, sendo até deshumana crueldade, estarmos todos vivendo n'um continuo sobresalto, com ameaças de gréves e outras irregularidades que conduzem á desordem, que affectam toda a sociedade.

Não pode ser. E' preciso encontrar solução que acabe de vez com esse mal estar.



#### Sobretaxas

Conforme dissemos no nosso ultimo numero começou a vigorar em 15 do mez findo, nas linhas do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste), a sobretaxa geral de 700 %, ou sejam mais 200 % dos preços ordinarios das Tarifas, ou pouco mais de 30 % dos que se estavam cobrando, tendo porem, sido elevada a 300 %, e não a 500 % como primeiramente se anunciara, a sobretaxa de 20% que incidia sobre diversos artigos de primeira necessidade.

Pela portaria n.º 3.759 de 21, foram tambem auctorizadas as empresas ferro-viarias particulares a augmentar a sobretaxa que estavam cobrando, mas só até 600 %, continuando a ser de 200 % a que afecta os generos de primeira necessidade, e com a condição do seu producto ser exclusivamente applicado á melhoria de situação do pessoal das empresas.

D'accordo com essa portaria as Companhias Portugueza, da Beira Alta e Nacional, começaram a cobrar a sobretaxa de 600 % desde o dia 27 do mez findo, a Companhia de Porto á Povoa e Famalicão desde o dia 28, e a Sociedade "Estoril", começa a applica-la desde hoje na linha de Cascaes.

A Companhia Portugueza desde o dia 27, deixou de cobrar a sobretaxa de velocidade que desde ha tempos onerava os transportes de passageiros nos comboios expressos, rapidos ou de luxo.

A elevação da sobretaxa a 600 % não chega a representar um augmento de 17 % nos preços que se estavam cobrando, não devendo por isso ser pretexto razoavel para agravamento da carestia da vida.

Na linha do Estoril começa no dia 1.

Nas linhas do Valle do Vouga e Guimarães começam tambem hoje as sobretaxas.



**E. F. Central do Brazil.**—Durante o mez de Julho do anno corrente, esta linha teve de renda a importancia de 9.885:033\$870.

A renda, em periodo igual do anno passado, fôra de 8.522.888\$652, tendo havido, por consequinte, uma diferença, neste anno para mais, de 1.462:145\$218.

**Companhia dos Andaluzes.**—As receitas d'esta Companhia no ultimo anno foram de 7.691.190,31 pesetas, e as despesas de 8.271.779,97 pesetas.

Por estes numeros se verifica que não é muito prospéra a situação financeira da Companhia, apezar de as despesas n'este anno terem sido bastante inferiores ás do anno anterior.

**Companhia do Midi em França.**—Segundo o relatorio apresentado pelo Conselho de Administração á Assembleia Geral que se effectuou ultimamente, o exercicio de 1922 marca um grande progresso para attingir o equilibrio das receitas com as despesas, o que, no entanto, ainda está longe de conseguir.

A Companhia principiou já a colher beneficios dos trabalhos de electrificação, e como da economia que d'ella resulta irá augmentando progressivamente, espera-se que compensará como excedente o capital invertido n'essa vasta empresa.

A fabrica de electricidade de Hourat já prestará serviço este anno; a linha de transporte de energia de 150.000 volts está quasi concluida e é provavel que ainda este mez se possa levar a corrente dos Pyrineus até Toulouse e Bordeus.

Neste segundo semestre pensa-se em applicar a tracção electrica a todo o percurso de Toulouse a Dax.

A quantia a reclamar do fundo commun de caminhos de ferro é de 156.381.028 francos, e o dividendo a repartir, de 55 francos em vez de 50 do anno anterior.

#### HULHA BRANCA

Por alvarás da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, datados de 13 e 14 do corrente, foram auctorizados os estudos necessarios para a elaboração, no decurso de 18 meses, dos projectos de aproveitamento das aguas do Rio Dão, á ponte de Fagilde, a pedido de Alvaro Fortes Santar do Amaral, como usufruidor dos direitos de Mario da Cunha Fortes; idem das aguas do rio Paiva, a montante da ponte de Fraguas, pedido do engenheiro Alvaro da Silva Lima, e aguas da Ribeira do Topo, pedido da Empresa de Electricidade e Gás de Ponta Delgada, havendo para a elaboração do projecto respectivo o prazo de 2 meses.

#### Serviço de passageiros entre Benfica e Torres Vedras

A partir de hoje, o comboio de mercadorias n.º 2.507, deixa de fazer o serviço de passageiros que, segundo o horario em vigor, estava efectuando entre Benfica e Torres Vedras.

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

**Relatorio do Conselho de Administração  
e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados  
á Assembleia Geral Ordinaria  
dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923**

(Continuação do n.º 858)

## Percorso dos comboios

No quadro seguinte indica-se o percorso dos comboios efectuados nos ultimos 9 annos :

Annos	Km.	Comboios de passageiros	Comboios de mercadorias	Comboios na linha de Cascaes	Total
1914 . . . . .	4.056.693	1.439.075	571.162	6.066.930	
1915 . . . . .	3.781.850	1.539.583	481.882	5.803.315	
1916 . . . . .	3.802.480	1.522.994	426.595	5.752.069	
1917 . . . . .	2.646.070	1.958.526	237.065	4.841.661	
1918 . . . . .	2.134.724	2.262.926	131.295	4.428.945	
1919 . . . . .	1.793.033	1.546.958	—	3.389.991	
1920 . . . . .	2.031.997	1.649.747	—	3.681.744	
1921 . . . . .	2.559.119	1.877.674	—	4.436.793	
1922 . . . . .	3.181.349	1.910.209	—	5.091.568	

Na analyse d'este quadro verifica-se que o percorso no anno de 1922 foi já superior ao dos annos de 1917 e 1918, approximando-se sensivelmente do dos annos de 1915-1916. Ha ainda a notar que, desde 1919, não se leva em conta o percorso effectuado pelos comboios do Ramal de Cascaes, agora administrado por outra Empresa.

Foi nos comboios de passageiros que se deu o maior aumento de percorso, o que é natural, pois que o serviço de passageiros melhorou bastante. Esses melhoramentos foram os seguintes :

Passagem dos comboios Sud-Express a diarios, desde 15

de Fevereiro, — e seu prolongamento diario entre Pampilhosa e Porto, dssde 15 de julho.

— Circulação durante 53 dias, no verão de 1922, dos Rapidos-Porto n.ºs 55 e 52, que em 1921 apenas se effectuaram durante 27 dias.

— Ampliação ao serviço de verão e inverno dos tramways das linhas de Cntra, Leste (Lisboa a Sacavem e Villa Franca) e Norte (Porto a Espinho, Ovar e Aveiro).

Em "Expressos", — categoria de comboios que não existia em 1921, — fez-se em 1922 um percurso de 43.844 kilometros-trens, proveniente do prolongamento dos comboios n.ºs 103 e 102, entre Lisboa e Entroncamento. Ese percurso, porem, era o dos antigos Rapidos-Madrid, suprimidos a partir de 15 de junho, por assim o ter resolvido M. C. P.

Nos comboios de mercadorias houve um accrescimo de percurso nos mixtos, especiais e supplementares, — e uma diminuição nos ordinarios, que foi coberta com diferença positiva por aquelle accrescimo.

A diminuição do percorso dos comboios ordinarios, foi devida á supressão dos comboios regulares da Beira Baixa, quando em 1921 se remodelou o horario d'esta linha. Essa diminuição foi apenas apparente, por ter aumentado o percorso regular nas linhas de Leste e Norte e Oeste, tendo sido estabelecido na primeira mais dois comboios entre Lisboa e Entroncamento e tendo-se aumentado o serviço da secção Lisboa-Torres Vedras tambem com dois comboios desde Fevereiro e com um terceiro, desde junho de 1922.

Ha outros dados interessantes, que não se deprehendem do quadro, mas convém registar aqui :

Assim, o percorso de wagons em vazio passou de 1921 para 1922 de 10,9% do percurso total para 9%, o que é prova d'um melhor aproveitamento do material. O resultado obtido é tão favoravel, que esse percorso é o mais baix o que se regista na nossa Companhia nos ultimos 16 annos.

A utilização da capacidade dos wagons foi em 1922 de 45%. Em 1931 tinha sido um pouco excedida, attingindo 46%, mas ainda assim o resultado a que se chegou é bastante animador, por isso que desde 1907 ate agora foram os annos de 1916, 1917, 1921 e 1922 aqueles em que com maior percentagem se utilizou a capacidade dos wagons devendo notar-se que em França essa percentagem regula por 40%.

Nos quadros seguintes são indicados os resultados da exploração relativamente á rede propria e á rede alheia.

## Rede concedida á Companhia

### Designação

Kilometros explorados	1.047	1.047	—
Percorso de comboios	4.273.992	4.933.470	659\$478
Receitas de exploração	42.821.773\$93	64.254.361\$52	21.432.587\$59
Despezas de exploração	42.886.253\$58	51.300.015\$08	8.413.761\$50
Coefficiente médio de exploração	100,15 %	79,84 %	20,31 %
Receitas liquidas de exploração	66.479\$65	12.954.346\$44	13.018.826\$09
A accrescentar.			
Receitas fóra do tráfego	110.886\$97	296.421\$79	185.534\$82
Coefficiente médio de exploração (contando com as receitas fóra do tráfego)	100,41 %	80,21 %	20,20 %
Garantias de juros	400.615\$46	283.274\$39	117.341\$07
Total dos productos da rede concedida á Companhia.	575.982\$08	12.374.650\$26	12.450.632\$34
Impostos em Portugal.	286.121\$21	2.050.781\$16	1.764.659\$95
Diferença entre as receitas e as despezas ordinarias de exploração	862.103\$29	10.323.869\$10	11.185.972\$38

	Diferenças em 1922			
	1921	1922	Augmentos	Diminuições
Kilometros explorados	1.047	1.047	—	—
Percorso de comboios	4.273.992	4.933.470	659\$478	—
Receitas de exploração	42.821.773\$93	64.254.361\$52	21.432.587\$59	—
Despezas de exploração	42.886.253\$58	51.300.015\$08	8.413.761\$50	—
Coefficiente médio de exploração	100,15 %	79,84 %	20,31 %	—
Receitas liquidas de exploração	66.479\$65	12.954.346\$44	13.018.826\$09	—
A accrescentar.				
Receitas fóra do tráfego	110.886\$97	296.421\$79	185.534\$82	—
Coefficiente médio de exploração (contando com as receitas fóra do tráfego)	100,41 %	80,21 %	20,20 %	—
Garantias de juros	400.615\$46	283.274\$39	117.341\$07	—
Total dos productos da rede concedida á Companhia.	575.982\$08	12.374.650\$26	12.450.632\$34	—
Impostos em Portugal.	286.121\$21	2.050.781\$16	1.764.659\$95	—
Diferença entre as receitas e as despezas ordinarias de exploração	862.103\$29	10.323.869\$10	11.185.972\$38	—

## A electrificação do «Virginian Railway»

Segundo refere a *Railway Age*, a grande companhia americana do «Virginian Railway», resolveu electrificar uma secção de 216 kilometros de linha, comprehendendo um desenvolvimento de vias de 343 kilometros.

Trata-se da secção mais a oeste da linha e que, extendendo-se entre Roanoke, Va e Mullens, W Va, atravessa os montes allegluveis e comporta rampas de 19,8 mm. por metro, sobre as quaes os comboios que se destinam a leste têm de ser rebocados antes de descerem em direcção ao mar.

Sabe-se que o trafego d'este caminho de ferro é constituído em grande parte por transporte de carvão. A importancia d'este trafego levou a companhia a lançar mão de meios especiais: construção de vagões de grande capacidade—109 toneladas—, e o emprego de comboios muito pesados. Por isso é nesta rede que se encontram circulando as mais potentes locomotivas.

A rampa de 19,8 a vencer antes de chegar ao cimo em Clarks Gap tem 17,700 km. de extensão. Estes comboios são de 5.000 toneladas e são rebocados por tres locomotivas Mallet da velocidade de 11,25 km. á hora.

Estas tres machinas desenvolvem em conjunto a força de 7.009 H. P.

No cimo da rampa são tiradas as duas machinas da cauda e o comboio desce conduzido pela machina da cabeça. Nesta descida ha uma rampa de 15 mm. por metro n'uma extenção de 19,300 km. pelo que teve que se resolver o problema da frenagem. Razão porque o «Virginian» é uma das rôdes que melhor tem estudado o systema de freios fazendo a frenagem da carga.

Por meio de locomotivas electricas conta-se levar a carga do comboio a 8.170 toneladas e faze-lo circular na mesma rampa a uma velocidade media de 22,5 km. á hora, o que exigirá uma potencia de 20.000 H. P. por comboio. O fim da electrificação é, pois, aumentar a carga e a velocidade do comboio. A casa que se encarregou d'essa empreza, é de opinião que se poderá ainda aumentar mais a potencia, de maneira a elevar a carga do comboio a 10.900 toneladas.

O sistema escolhido é o monotriphasico; a corrente alternativa levada pela linha de contacto á tensão de 11.000 volts, sendo transformada em triphasica na locomotiva. Este sistema permite recuperar a energia nas pendentes, cuja applicação fará economisar, segundo as previsões feitas, 15.000.000 de kilovatios—horas por anno.

A energia será produzida n'uma central de 90.000 H. P. e transportada á tensão de 88.000 volts por uma linha seguindo, pouco mais ou menos, o traçado do caminho de ferro, que alimentará as sub-estações, baixando a tensão a 11.000 volts.

Este emprehendimento comporta uma despesa de 15 milhões de dollars.

E' o mais importante trabalho da electrificação feita em todo o mundo depois da guerra, esperando-se que poderá começar a funcionar dentro de uns dezoito meses.



### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de setembro de 1923.

As praças continuam a lutar com grandes dificuldades, como era inevitável. O paiz não tem produção agrícola nem recursos efectivos para poder suportar o peso de todas as despesas do Estado, de todas as produções fabris que temos (apezar da nossa pequenez industrial), das transacções commerciaes que se fazem, em regimen de superabundância de negociantes, e finalmente da enorme carga de vencimentos, salarios e honorários inflados que para ahi se vão amontoando.

Portanto, fatalmente hão de aparecer de vez em quando estes estados agudos da crise nacional que se vem desencadeando gravemente, sobretudo desde 1919. Eles serão cada vez mais trequentes e mais graves, enquanto se não estiver em presença dos primeiros grandes benefícios de uma reforma geral da vida portuguesa, que por seu turno tambem se não pode fazer sem perturbações dolorosas na propria desorganisação existente.

No primeiro momento destas aflições periodicas trazidas pela crise e pelos proprios remedios, os que as sentem mais de perto, os bancos, as industrias, o commercio e por fim o proprio operariado, tem a tendencia para pedir ao Governo todas as obras de suposta salvação. Como não comprehendem a vida senão como ella vem sendo pelas suas adaptações sucessivas, reclamam-lhes tudo o que a possa continuar. Assim vimos as classes pedirem soluções mais ou menos indeterminadas, que todas se traduziam em grandes auxílios de dinheiro e de credito, e portanto, essencialmente, em augmentos da circulação fiduciaria.

E' claro que uma governação commum não pode resistir absolutamente a solicitações desta natureza. O ministerio actual teve de ceder um pouco, depois de ter tomado posições contrarias às tendencias a que nos referimos. Pelo Banco de Portugal e sobretudo pela Caixa Geral dos Depositos o Governo vai prestando socorros, que, em tais circumstancias, não se podem recusar de todo a certos enfermos.

A verdade, porém, é que o maior remedio veio dos proprios elementos e classes interessadas, pela paciencia, pela solidariedade e pela adaptação. Os Bancos, não dispondo do recurso do revesconto e perdendo uma grande parte dos seus depositos, apertaram a torneira do desconto, fazendo principalmente reformas forçadas, com as amortizações modestissimas que os seus clientes mal podiam fazer. Os proprios industriaes e comerciantes resolveram por si a maior parte do problema, arrastando entre si os créditos pela melhor maneira possível e resignando-se a uma certa diminuição de transacções.

Se o Governo tizesse tudo o que se lhes reclamava com gritos de socorro, ficaria illusida mais uma vez a situação, e as angustias viriam dentro de pouco tempo com mais violencia. E' forçoso que todos se disponham a aceitar os remedios dolorosos e as suas consequencias, tendo em vista impedir que resvalemos até ao fundo do abismo em que estamos e preperar um futuro melhor para todos.

O sr. ministro das finanças vai tratar de obter do parlamento as providencias a que já nos referimos e ainda outras segundo parece. Ninguem sabe ainda o que fará o parlamento. Saber-se apenas que se ele recusar o que lhe pede o governo, teremos agravada a crise politica. Teríamos um gachis difícil de remediar.

Se o parlamento fizer o que o ministerio deseja, é possivel que haja alívios na situação financeira. Continuamos, porém, a ver bem claramente que a desorganisação nacional pede um plano governativo de conjunto que seja capaz de promover por todos os laus uma obra de reorganisação dependente da vontade e do esforço de todos os elementos e classes.

Quanto mais tarde se fôr para esse caminho, mais difficult será a empreza. Mas tambem é positivo que os varios ministerios de que se fala para a successão do actual não poderão fazer mais do que este, porque serão as mesmas as engrenagens.

Q. J.

## Los Ferrocarriles Argentinos

E' transcrito da *Gazeta de los Caminhos de Fierro* o artigo sob este titulo que noutro lugar publicamos.

## Manual do Viajante em Portugal

Em Janeiro do proximo ano deve ser posta a venda a edição portuguesa deste manual.

# A marcação de logares reservados na theoria e na practica

(Da "The Railway Gazette")

Embora sejam muitos os caminhos de ferro que têm estabelecido de um modo geral, a marcação de compartimentos e logares reservados, nenhum conseguiu adoptar um systhema tão pratico em Londres e demais estações principaes da sua rête, como o "Great Western".

Este systhema é muito parecido com o que se emprega nos theatros.

Prepara-se para cada comboio um plano numerado, de acordo com a quantidade de logares das carruagens que hão de entrar na composição do comboio,

Afim de que os logares se encontrem sem demora, numeram-se correlativamente, começando pelos da carruagem mais proxima da machina, desde o numero um a quinhentos, ou mais, conforme a capacidade do comboio, de modo que não haja dupplicação de numeros de logares em nenhum comboio, nem mesmo n'aquelles que são compostos com carruagens para destinos differentes.

Alem d'isso, para os passageiros encontrarem com a maxima facilidade os seus logares, afixa-se em cada carruagem exteriormente, uma placa na qual são indicados, em grandes algarismos, os numeros dos logares que contem.

Este processo applicado primeiramente no expresso "Cormisk Riviera", tornou-se tão popular que foi considerado durante muito annos como o mais perfeito para o fim desejado.

Desde então para cá tornou-se extensivo aos comboios mais concorridos de dia em direcção ao oeste de Inglaterra, e tem-se applicado a mais comboios de outras linhas com o mesmo exito; tanto assim que são relativamente poucos os passageiros d'esses comboios que não pedem antecipadamente se lhe reserve ou marque o seu logar, e tem até havido occasões em que poucos logares das carruagens destinados aos passageiros que não marcam logar, ou que chegam á ultima hora, tem sido ocupados.

A parte as inumeras vantagens que com este systhema se obtém, taes como conhecer o passageiro antecipadamente a situação do seu logar no comboio; o grande apreço em que os passageiros tem o não se incomodarem a ter que andar á procura de logar; a certeza de, quando viajam em familia, terem de encontrar logares juntos e ainda de não serem forçados a ir muito cêdo para as estações, antes da partida dos comboios, ha tambem um apreciável beneficio para a companhia sob outro ponto de vista, como, por exemplo, as gares não se encherem muito antes da formação do comboio, não terem os passageiros necessidade de correr para apanhar logar, nem entrarem para outras carruagens, ás vezes de classe superior á sua, e que á primeira vista parecem estar vazias, o que é vulgar observar-se nos comboios para que ha grande concorrencia, quando se não adopta este systhema.

Finalmente, ha ainda a considerar a parte economica na practica d'este serviço: um shilling por passageiro. E como estes são muitos, isso representa uma verba tão importante que, na maioria dos casos, serve para sustentar a despeza de um ou dois empregados necessarios para este serviço, para fabricar os bilhetes especiaes de logares reservados e para pagar o trabalho que aecarreta a marcação.

Uma prova da importancia e trabalho d'este serviço é o facto de que, não ha muito tempo n'um dia

reservaram-se mais de 10.000 logares, e o numero de pedidos para outros dias a seguir attingiu a cifra de 3.360, a que já se tinha ehegado approximadamente repetidas vezes. Em nm dos ultimos sabbados registraram-se 1.400 pedidos de marcação de logares só para um comboio o "Torhay Express", que sae da estação de Paddington ás 12 horas.

Desde então, os passageiros do "Great Western" tem-se familiarizado tanto com este systhema, que a marcação de logares reservados tomou, pode-se dizer, uma rotina. E não é preciso suspender-lo em epochas especiaes, como tem sucedido n'outras companhias. Nas linhas do "Great Western", pelo contrario a marcação de logares tem tido um exito notavel, para o que tem concorrido em grande parte os avisos e conselhos que se tem feito ao publico, combinados com o facto de se fazer a marcação em grande escala e applicar-se este procedimento em geral a todos os comboios populares ou de maior affluencia de passageiros.

## Caminhos de Ferro do Estado—Direcção de Estudos e Construcção

**Serviço de Estudos e Construcção da Rede Sul  
Linha de Estremoz a Castelo de Vide**

1.<sup>a</sup> Secção de Estremoz a Fronteira

### ANNUNCIO

Pelo presente anuncio se faz publico, que no dia 12 de Outubro do corrente ano, p las 15 horas, perante a Direcção de Estudos e Construcção dos Caminhos de Ferro do Estado, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.<sup>o</sup> 12 de execução de terraplenagens entre os perfins 128 e 148 da variante de Santo Amaro, da 1.<sup>a</sup> Secção da linha de Estremoz a Castelo de Vide.

A base de licitação é de 105.923\$06.

O dejos t<sup>r</sup> provisorio na importancia de 2.648\$08, deverá sér efectuado até ás 13 horas do dia anterior ao da arrematação, em quaesquer das Tesourarias d'estes Caminhos de Ferro.

O programa do concurso, e c<sup>d</sup>erno de encargos, estão patentes na Secretaria do Se viço de Estudos e Construcção da r<sup>e</sup>de Sul, rua de S. Mamede n.<sup>o</sup> 63. ao Caldas. Lisboa, e na Secretaria da 1.<sup>a</sup> Se ção da linh<sup>a</sup> de Estremoz a Castelo de Vide, em Estremoz, onde podem sér examinados todos os dias uteis, da 11 ás 17 horas.

Lisboa, 19 de Setembro de 1923

O Engenheiro-Chefe do Serviço de Estudos e Construcção da R<sup>e</sup>de Sul.

C. Carvalho

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes Sociedade anonyma - Estatutos de 30 de Novembre de 1891

Serviço de Mercadorias animais vivos e veiculos

Desde o dia 15 de Setembro de 1923 os donos das mercadorias a expedir em grande ou pequena v locidade das estações da rede expida por esta Companhia poderão pedir nas estações de procedencia que as suas mercadorias s jam seguradas contra os prejuizos causados por avarias ou perdas totais ou parciais incluindo derrame e roubo na Companhia Européa de Seguros de Mercadorias e de Bagagens.

Estes seguros feitos por meio de estampilhas a requisitar nas estações em que se efectuar o despacho são extensivos a animais vivos e veiculos exceptuand porem as remessas constituidas por dinheiro, valores e objectos de arte.

Os premios de seguros são os seguintes, excepto para as remessas de palhas, cortiça, materias inflamaveis e liquidos em casclos. Por cada fracção invisivel de 1.000\$00 do valor segurado.

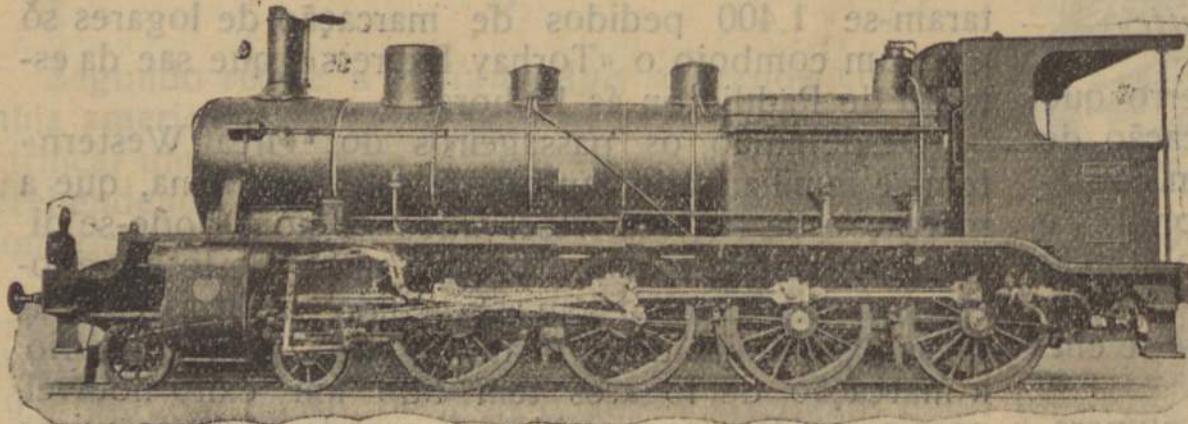
Remessas destinadas a estações ou localidades portuguezas . . . . .	3\$00
Remessas destinadas a Hespanha, França, Belgica ou Suissa . . . . .	6\$00
Remessas destinadas a outros paizes da Europa, excepto Russia . . . . .	9\$00
Remessas em deposito nas estações (seguro de estadia) . . . . .	3\$00

Para as remessas de palhas, cortiça, materias inflamaveis ou liquidos em casclos, as taxas do premio de seguro serão elevadas ao dobro.

Lisboa, 5 de Setembro de 1923.

O Director Geral da Companhia,  
Ferreira de Mesquita,

# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente  
não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX  
nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905;  
Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxelas, 1910  
Turim, 1911 e Gand, 1913).

**Capital: 20.000.000 de francos**

**Séde social e Direcção Geral:**

**5, Rue La Boëtie — PARIS**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways  
Locomotivas, tenders,  
carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.**

## 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> L<sup>TD</sup>)

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

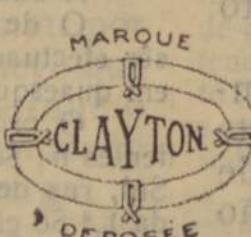
Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbell, à ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.<sup>o</sup> 7, à ESSONNES

ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: SIGN. L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE B. C., 6<sup>ª</sup> ÉDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.<sup>o</sup>

**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  
**SEVRA (S. & O.) FRANÇA**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias. — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vgas em todos os géneros. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automóveis. — Motores fixos, a essência e a petróleo. — Peças mecânicas em todos os géneros.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-RU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.<sup>o</sup>

# Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras

Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

## V. DUBOC

15 Rue Beaurepaire

PARIS

Teleg. "Vicduboc"

Agente em lisboa

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.<sup>o</sup>

Telegr.: «MARAIVA»

Agente no Porto

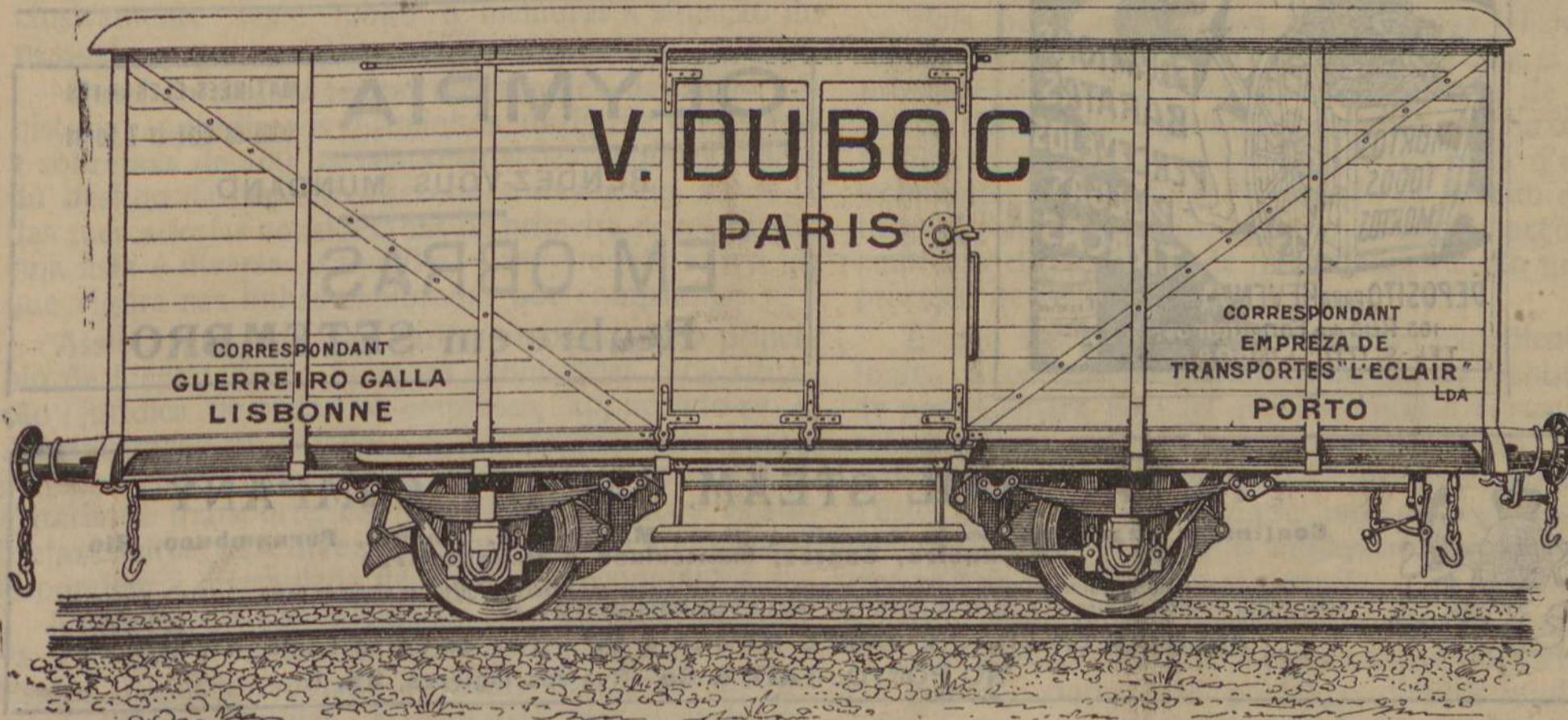
Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.DA

Rua da Fabrica, 5

Telegr.: «SILREIS»

Unica Empreza de Transportes Internacionaes disponde de wagons de eixos intermutaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francesas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme vantagem de não ser necessário fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros convenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empreza não se poupou a sacrificios nem a despezas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o comercio importador e exportador.

# Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Óbidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

**Superphosphatos**  
**Adubos compostos**  
**Massa de purgueira** com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico soluvel em agua para todas as culturas

**Sulfato de cobre**, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

**Agente e Revendedora da  
Deutsohe Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

**Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite**  
**Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

**LISBOA--R. do Comercio, 49—PORTO--R. Mousinho da Silveira, 257**



**PARIS Hotel Bayard**

11, Rue Richer Proprietários: A. & H. GHISLETT

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e apartamentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa

Preços modicos Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL Numerosas referencias em Lisboa e Port

**OLYMPIA** MATINÉES ELEGANTES todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

**EM OBRAS**

Reabre em SETEMBRO



**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

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

Os vapores feem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida a portuguesa cama, roupa, praprinas a creado, e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co — Rua dos Ingleses, 28, 1.<sup>o</sup>

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

**ESTAMPARIA MECÂNICA**

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

**Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL**

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

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

Limpa pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.