

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Commuicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 869

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Março de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

## Anexo a este numero

São elevadas a 1.000 % as sobretaxas actualmente em vigor nas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado.

### SUMMÁRIO

Ligações directas de Lisboa com Sevilha por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 48
Ferro-viarios do Brazil . . . . .	" 50
Os Caminhos de Ferro do Estado . . . . .	" 51
O Brazil e os seus Caminhos de ferro . . . . .	" 52

Parte Official . . . . .	" 53
Os Caminhos de ferro hespanhoes e o Directorio Militar . . . . .	" 54
Viagens e Transportes . . . . .	" 55
Linhas estrangeiras . . . . .	" 55
Transportes por via aérea . . . . .	" 56
Linhas Portuguezas . . . . .	" 57
Curso de cambios, comparados . . . . .	" 57
Camara Portugueza de Comercio e Industria no Rio de Janeiro . . . . .	" 57

## Ligações directas de Lisboa com Sevilha

por J. FERNANDO DE SOUZA

Tanto a imprensa hespanhola como a portugueza tem-se referido com insistencia ao projecto de construcção de um caminho de ferro que, prolongando a partir de Serpa ou Rios a linha de Sueste, estabeleça a ligação directa de Lisboa com Sevilha em substituição de longo circuito por Badajoz.

A proximidade da exposição ibero-americana inflama os animos dos propagandistas d'esta linha e leva-os a reclamar a sua immediata construcção, asseverando que em Hespanha, onde ha que construir a maior extensão de linha, facilmente se levará a efeito esse melhoramento.

E' interéssante o assumpto, convindo por isso examina-lo attentamente. Lisboa acha-se ligada com Sevilha pela linha de Leste e seu prolongamento até Merida, de onde se destaca a linha que por Zafra e Tocina vae á capital andaluza, um dos principaes objectivos de turismo em Hespanha. São 560 km. de percurso, que no periodo aureo de antes da guerra se procurava atenuar pela comodidade de carruagens directas de luxo e por um serviço acelerado.

Logo que se concederam as linhas do Sul e Sueste a uma companhia ingleza, impôz-se-lhe uma ligação com a vizinha Hespanha na direcção de Sevilha, tendo sido escolhido em 1868 Paimogo para ponto de passagem da fronteira.

Em 1878 achava-se a linha construida até Serpa e em 1887 prolongou-se até Pias, de onde devia seguir

para Paimogo, para o que havia que construir em territorio portuguez um troço curto.

Em 1884 foi nomeada uma comissão tecnica mixta de engenheiros portugueses e hespanhoes, composta de Tavares Trigueiros, director do Sul e Sueste, Boaventura Vieira, D. Antonio Borregon e D. Luiz Page para estudarem a melhor ligação de Lisboa com Sevilha. Compararam diversos traçados, obrigados uns á passagem por Evora e outros por Beja.

A linha d'Evora a Zafra, ponto de ligação mais conveniente na linha de Merida a Sevilha, reduzia a 428 km. o percurso do Barreiro a Sevilha.

A directriz por Beja, Pias e Moura em direcção a Zafra media 475 km.

Seguindo de Moura pelo vale de Ardila a Frege-nal e por Huelva a Sevilha a extensão era de 533 km., reduzida a 465 indo por Pias e Ficalho á Cortegana na linha d'Huelva e a 421 indo por Paimogo procurar ligação com essa linha.

Esta ultima directriz, já adoptada em 1868, facilitava a concorrência do porto de Huelva ao de Lisboa e atravessava terrenos pobres despovoados, e acidentados, sem tráfego local importante e tornando difficil e dispendiosa a construcção da linha.

Nenhum d'esses inconvenientes apresentava a ligação de Evora por Cheles a Zafra, proximamente equivalente em extensão. Era de facil construcção, servia o principal centro do Alentejo e os concelhos de Reguengos, Redondo e Mourão, seguia sensivelmente a



linha recta entre Lisboa e Zafra, realisando um encurtamento de 147 km. em relação ao itinerario por Badajoz. A região atravessada em Hespanha, que se estende entre Oliveira e Jerez, tinha incontestavel importancia pelos recursos agricolas e riquezas mineiras.

A extensão a construir em Portugal era maior 59 km desde Evora. Em Hespanha haveria que construir 81 km até Zafra, enquanto a ligação por Pias e Paimogo exigia apenas 30 km. em Portugal e 45 em Hespanha.

Pelas razões expostas a Comissão deu a preferencia ao traçado Evora-Cheles-Zafra. Os seus trabalhos deveriam ser seguidos de negociações diplomaticas para um acordo internacional acerca da ligação. Nenhum seguimento se deu a estes estudos preparatorios.

Em 1897 assignou-se um contracto provisorio com o Marquez de Guadalmina para o arrendamento das linhas de Estado, logo substituido por um projecto de lei com o mesmo objectivo, que não vingou. Nele se previa uma phantastica ligação d'Extremoz a Zafra, directriz verdadeiramente absurda.

Quando se procedeu em 1898 ao delineamento da rede complementar ao sul do Tejo, a comissão respectiva pronunciou-se a favor da ligação por Evora com Zafra, na hypothese de prevalecerem as razões economicas ás de ordem militar, que se opõem a novas ligações de via larga com a rede hespanhola ao sul da de Badajoz.

Quanto ao troço de Pias a Paimogo, a comissão mostrou-se-lhe adversa, propondo o prolongamento da linha do Sueste a Moura.

No plano dos caminhos de ferro secundarios e estrategicos hespanhoes subsidiados pelo Estado figura uma linha de Paimogo a Gibraleon na linha de Zafra a Huelva e outra do Rosal por Aracena a entroncar na linha de Ronquillo a Sevilha e outra de Zafra a Vila Nueva proximo da fronteira.

Figura ainda, e está em construcção, o caminho de ferro estrategico de Ayamonte a Huelva. Fôra este classificado primeiro para via estreita.

Quando se preparava no paiz visinho o plano da rede complementar, constituída pelos chamados caminhos de ferro secundarios e estrategicos, em cumprimento da lei de 30 de julho, fui a Madrid conferenciar acerca das ligações que podiam ser previstas com a nossa rede. Em vista da opposição das nossas estações militares ás ligações de via larga no Alemtejo, não encarei nas conferencias havidas a hypothese Evora-Zafra e muito menos a Pias-Paimogo. Insisti porem pela linha Ayamonte-Huelva, que sendo conjugada com a construcção da do Sado, realisaria sensivel encurtamento. De Lisboa a Sevilha por Badajoz seriam 560 km. e pelo Sado e Ayamonte 489.

Procurei interessar na construcção do troço Ayamonte-Huelva a Companhia de M. Z. A., que chegou a mandar um agente superior a Portugal estudar o assumpto e engenheiros efectuar um reconhecimento entre Ayamonte e Huelva. A travessia do Guadiana seria feita em vapores. Haveria, não só o trafego Lis-

boa-Sevilha, mas as relações regionaes do Algarve com o Sul de Hespanha, que representariam valioso trafego.

Para facilitar a construcção do troço hespanhol conceder-se-ia á respectiva empreza uma percentagem sobre o partcipe portuguez do trafego combinado. Com dificuldade se conseguiu a aprovação d'esse alvitre pelo Governo em portaria de 8 de agosto de 1906 assegurando um bonus de 10 % enquanto o partcipe não atingisse 300:00 pesetas e diminuindo 1 % por cada 20:000 de augmento.

Foi ainda encarregado o engenheiro sr. Frederico Ramires de promover em Hespanha auxilios e influencias a favor da construcção da linha e da substituição da via estreita pela via larga.

Surtiram efeito essas laboriosas diligencias, sendo a linha de via larga concedida á *Sociedade de los ferrocarriles secundarios*, empresa francesa que iniciou a construcção e tinha a linha adiantada, quando a guerra veio suscitar dificuldades de que resultou a paralisação dos trabalhos.

Ao mesmo tempo diligenciara-se obter, sem o conseguir, as licenças precisas para o estudo e construcção de uma estacada em Ayamonte, que servisse para estação fluvial.

Nem se concluiu ainda a linha em Hespanha, nem a linha do Sado, cuja construcção se arrasta ha 11 anos, faltando ainda a ponte do Sado.

Se esses trabalhos estivessem ultimados, facil seria crear serviços rapidos e directos para o Algarve e Sevilha por um itinerario sobremodo interessante para o turismo.

Para recordar todos os antecedentes do assumpto, importa referir que no plano da rede complementar ao Sul do Tejo aprovado por decreto de 27 de novembro de 1902 se introduziu uma linha de Pias por Aldeia Nova ao Pomarão, destinada ao fomento agricola e mineiro da região.

Fôra escolhida essa directriz de preferencia á que partindo da estação de Serpa fosse por essa vila a Pomarão. A construcção por Pias a Aldeia Nova era muito mais facil e economica e a estação de Pias mais propria para entroncamento, não tendo por isso sido atendidas as reclamações de Serpa feitas por ocasião do inquerito.

Ultimamente menos prezou-se o plano decretado e determinou-se a construcção do ramal da estação de Serpa á vila, o que suscitou o alvitre do seu prolongamento á fronteira, fazendo parte de uma ligação directa de Lisboa com Sevilha.

Foi D. José André Vasquez, director do jornal *El Noticier Sevillano* quem empreendeu uma campanha a favor da linha directa Lisboa-Sevilha. Iniciou-se uma propaganda activa, formaram-se comissões regionaes de iniciativa em Portugal e Hespanha. A proximidade da exposição ibero-americana suscitou a favor da campanha empreendida a affluencia visinnoda de grande numero de visitantes, que viriam da America utilizar o porto de Lisboa e transitar pelas linhas portuguezas.

Foi uma comissão de Serpa a Sevilha, percorrendo



de automovel, a directriz preconizada para a linha por Aldeia Nova, Ficalho, Rosal de la Frontera, Aroche, Cortegana, Jabugo, Aracena, Higuera, Castilo de las Guardias e Triana.

Como é natural, a Junta de parochia de Pias, preconizando a ligação directa da linha de Sueste com Sevilha, reclama que seja de Pias que parta o prolongamento em direcção a Rosal e não de Serpa. Logo ali se formou uma comissão para defender os interesses locais.

Ha ainda um facto, que importa referir e que tem de ser considerado num estudo cuidadoso do assumpto.

A linha de Sueste desce de Beja a Quintos por um traçado sinuoso acomodado ao contrato que garantia uma elevada receita bruta kilometrica.

Ha nesse troço 1.092<sup>m</sup> em curvas de 300<sup>m</sup>. No troço de Serpa a Pias o raio minimo numa pequena extensão foi de 350<sup>m</sup>. As pendentes vão a 16<sup>mm</sup>.

A partir de Quintos a linha acompanha para montante o Guadiana numa grande extensão até o transpor na ponte metalica, a partir da qual sobe para a estação de Serpa.

Pensou-se durante algum tempo em aproveitar a ponte simultaneamente para a viação ordinaria e para o caminho de ferro, o que implicaria mutuas sujeições.

Mais recentemente surgiu a idéa de ser construida nova ponte privativa do caminho de ferro, mais reforçada, ficando a actual exclusivamente para a estrada. Um alvitre surgiu então: o de colocar a nova ponte proximo da estação de Quintos, a juzante da actual, seguindo a linha directamente a Serpa. Esse plano devia ter sido estudado conjunctamente com o do ramal de Serpa á estação, que nunca deveria ter sido construído, pois é mais um a complicar a exploração do Sul e Sueste. Mais valera, a construir-se nova ponte, construir de novo o troço Quintos-Serpa-Pias, evitando-se a construção do ramal. Com pequeno augmento de despesa ficava a linha de Sueste, Beja a Moura, sem ramal; passaria por Serpa e Pias e, bifurcando em Pias para a fronteira, se se construísse a linha directa de Se-

vilha, e para o Pomarão quando o troço Pias-Pomarão viesse a ser construído. Brinches teria a estrada e a ponte para vir á estação de Quintos.

Poder-se-á observar que, feita a ligação directa de Quintos com Serpa, o prolongamento para Hespanha se fará mais directo e em melhores condições de Serpa por Aldeia Nova, ficando o ramal e o troço Serpa-Moura constituindo a linha para Moura. Havendo entre Quintos e Serpa 9 k.<sup>m</sup> pela rectificação de traçado e tendo o ramal 6 de extensão, esses 15 k.<sup>m</sup> substituiriam os 10 que hoje medeiam entre as estações de Quintos e Serpa. Agravar-se-ia pois em 5 k. o percurso para o tráfego alem de Serpa. Alem d'isso é provavel que, por virtude de traçado do ramal em construção, com a bifurcação para o lado de Quintos, e da situação da nova estação de Serpa, se fosse construida a linha directa Quintos-Serpa-fronteira, ficasse o troço Serpa-Moura com uma reversão pelo menos e as consequentes complicações de manobras.

Isto mostra o cuidado com que devem ser escolhidas as directrizes antes de se empreender qualquer construção.

Se o problema fosse examinado no seu conjuncto, não se construiria o ramal, sendo preferivel a rectificação de traçado Quintos-Serpa-Pias, em que havia apenas a infraestrutura que construir, aproveitando-se o material de via, pois a extensão total seria a mesma da linha actual. Poupar-se-ia assim o custo da superestrutura do ramal a troco do da infraestrutura de Serpa a Pias.

Se a construção do ramal está ainda no início, valia a pena suspender-a e estudar a rectificação de traçado que indicamos.

Quanto á linha directa Lisboa-Sevilha, se viesse a ser decidida a sua construção, teríamos em território portuguez cerca de 25 k.<sup>m</sup> apenas, com insignificantes terraplenagens e obras de arte, servindo Aldeia Nova e Ficalho.

Num proximo artigo assentaremos conclusões sobre este assumpto, mais complicado do que parece á primeira vista.

## Ferrovios do Brasil

Os ferroviarios brazileiros iniciaram agora um largo movimento associativo inaugurando no passado mês de Janeiro a Corporação dos Ferrovios do Brasil.

Á assembleia inaugural assistiram mais de 250 ferroviarios pretencentes ás Companhias de Caminhos de ferro, Central do Brazil, Oeste de Minas, Victoria a Leopoldina Railway e Rede Sul Mineira, que, com grande entusiasmo, mas no meio da maior ordem, aprovaram as seguintes bases principaes da associação:

Advogar os interesses da classe, velando, principalmente pelo cumprimento das leis de protecção aos trabalhadores;

Promover a educação civica dos ferroviarios, publicando a "Revista dos Ferrovios", realisando conferencias, congressos, etc.;

Manter a seccão de previdencia.

## Calendarios

Da Sociedade Alemtejana de Seguros "A Patria" com sede em Evora, recebemos dois calendarios e trez folhinhas, que agradecemos.

A mesma Assembleia encarregou uma comissão composta pela mesa e mais alguns dos associados para realisar os trabalhos tendentes a organização a constituição e de elaborar o projecto de estatutos que deve ser discutido e aprovado n'uma nova assembleia a realisar no corrente mês.

A organização, que agora acaba de se constituir, representa um notavel esforço associativo que, bem dirigido pode representar dentro de um futuro proximo uma grande e valiosa força, pois o numero dos seus socios devera atingir muitas dezenas de milhares de individuos espalhados por todos os pontos e por todos os Estados brasileiros.



# Os caminhos de ferro do Estado

## Entrevista com um distinto engenheiro do Minho e Douro

(Por ser de flagrante actualidade transcrevemos do jornal «A Epoca» esta interessante entrevista)

Um dia destes, em Campanhã, tivemos o prizer de encontrar um distinto engenheiro do Minho e Douro, cujo nome, por diversos motivos, não vem a propósito.

— Então V. por aqui? — diz-nos ele, depois de um cordeal abraço.

— E' verdade. Esperamos o comboio de Lisboa.

— O 56 da C. P. — corrige tecnicamente o nosso intecutor. E acrescenta:

— Demora ainda uns minutos. O suficiente para conversar-mos. Quer?

— A's suas ordens.

— Pois bem. Primeiro que tudo, peço-lhe para escrever na *Epoca* que não tem nada com o Minho e Douro a afirmação de que os caminhos de ferro do Estado estão bolchevisados. E' preciso distinguir: estes caminhos de ferro estão divididos em duas partes, Sul e Sueste e Minho e Douro.

— E Você...

— E' claro, eu pertencendo á parte norte, protesto contra essa afirmação.

— De facto — dissemos nós — Você tem uma certa razão, porque, menos, os comboios aqui andam á tábela.

— Olhe meu caro amigo estive no Sul e Sueste a praticar, a quando aluno do curso tecnico, e posso garantir-lhe que ha realmente muita diferença entre estas duas direcções. Aqui tenho convivido com todo o pessoal e sei bem até onde vai o bolchevismo.

Como a palestra começasse a interessar-nos, resolvemos levar o assunto até ao fim.

— No Minho e Douro também ha muito material á espera de reparação?

— Todas as nossas locomotivas estão em condições de serviço. Actualmente temos 62 de via larga e 27 de via reduzida, incluindo neste numero 10 que acabamos de receber por conta das reparações. Esperamos mais 3 de via larga para passageiros e 10 para mercadorias. Pois destas 62, vinte e uma teem perto de 50 anos (1) e sómente uma é que, por insuficiência de força, é utilizada para tirar agua; esta foi adquirida e entrou em serviço em 1874! Temos também incluídas neste numero, duas que nos foram entregues pelo Sul e Sueste e que depois de grande reparação, ficaram como novas.

— Nesse caso, o Sul e Sueste podia mandar-lhes mais.

O nosso amigo fez que não ouviu e continuou.

— O certo é que o pessoal encheu-se de brio e reparou aquilo que parecia não ter concerto, reparação que levou só 4 meses. O que eles não gostam é de fornecer trabalho para o Sul. Mas, presentemente estamos concertando duas caldeiras para lá...

— As oficinas satisfazem as necessidades do serviço?

— Completamente. Ali trabalha-se. Olhe todo o material circulante recebido da Alemanha já está montado, e tão rapidamente que em 10 dias, 307 foram postos em circulação.

Alem disso em Abril ultimo começámos a reparação de 50 vagonos avariados, entregues pelo Sul e Sueste, e destes já temos 26 em serviço.

— Isso é bom trabalho...

— Ainda mais: as 10 locomotivas para via reduzida levaram em media seis dias cada a serem montadas por uma equipe de 40 operarios...

Nesta altura chegou o comboio n.º 11, do Minho e Douro composto de variadissimos tipos de carruagens. Chamamos para isso a atenção do nosso entrevistado.

— De facto — diz ele — é feio o aspecto. Mas se a maioria das carruagens são ainda as primitivas, com leitos de madeira...

— Isto prova que teem sido bem conservadas.

— Mas hoje as suas reparações são quasi totais e dispendiosas. Atendendo a isso estudou-se já um tipo novo de carruagens para o serviço de tramways e que está orçado em 40 contos.

— Não lutam com falta de materiais?

— Ha falta de materiais e quando os ha são carissimos. Calcule V. que o carvalho, que antes da guerra custava 30\$00 o metro cubico, custa hoje aproxi-

madamente 1.500\$00 o pinho está a 280\$00, etc.

— Dizem que os Caminhos de Ferro não satisfazem as necessidades do trafego. E' certo?

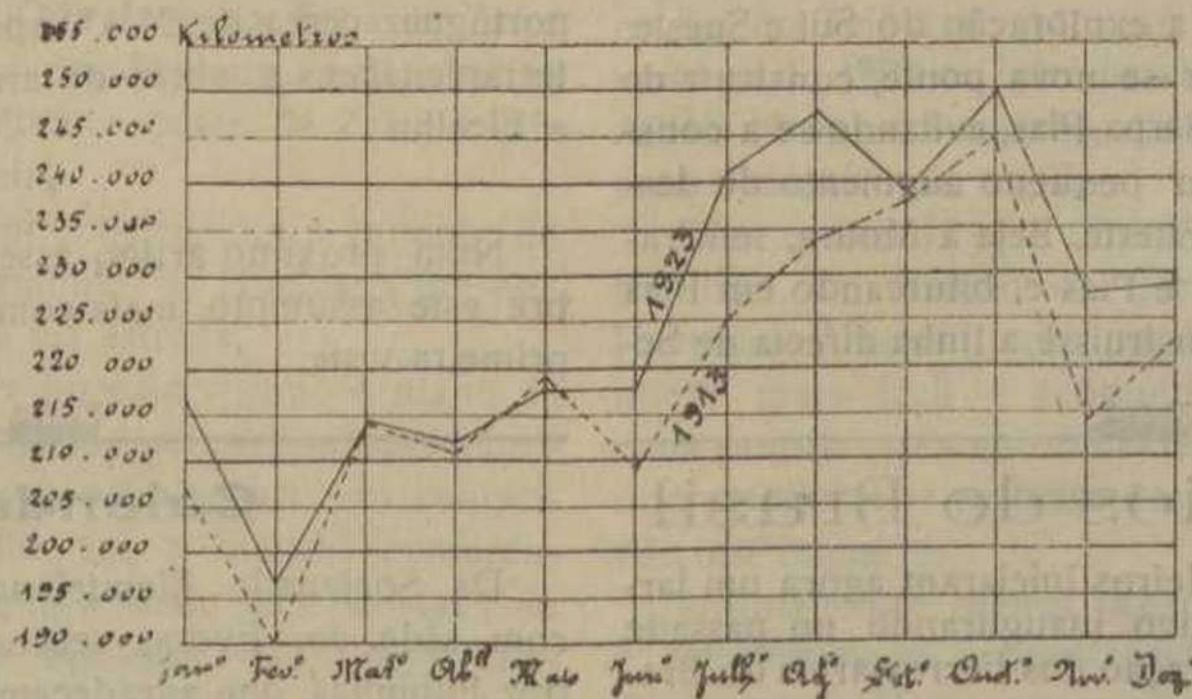
— Não é bem assim.

E, sacando de uns apontamentos, disse-nos:

— No ano passado, as locomotivas efectuaram o percurso total de 2.711.061 quilometros e quer V. ver qual o percurso antes da guerra, que foi maximo em 1913?

— Diga lá.

— N'esse ano foi de 2.633.876 kilometros, ou seja um excesso de 77.000 aproximadamente, a favor de





1923. Ai tem o mapa comparativo... Se o quizer publicar...

— Com todo o gosto. — E arrecadamos o pequeno grafico que acompanha este artigo.

A conversa derivou em seguida para outros pontos e vem á baila a nova organização dos Caminhos de Ferro do Estado.

Opinião do nosso entrevistado:

— Fiquei com a impressão de que o sr. Queiroz Vaz Guedes se preocupou somente em arrumar a casa e não olhou ao futuro.

Basta que lhe diga que se não atendeu a um pormenor importante, que é o do recrutamento do pessoal tecnico, tanto superior como operario.

Assim os engenheiros praticantes não pertencem ao quadro. Se durante os dois anos não houver vaga, terão que se ir embora, para dar logar a outros que queiram vir praticar.

— Desse modo, quem se sujeitará a perder dois anos num logar, com futuro incerto?

— Ninguém. Isto traz como consequencia o afastamento das competencias.

Parece assim que ou o ministro quiz transformar os Caminhos de Ferro do Estado em escola pratica das outras Companhias ou quiz arranjar uma reserva de engenheiros para as greves.

— Seja como fôr, por essa organização não haverá, daqui a algum tempo, quem se dedique ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado.

— E' facto — comentou o distinto engenheiro. — E no caso do pessoal operario, provado como está que o recrutamento pelo logar de aprendiz é o melhor, foi um erro reduzir o numero destes a 40 quando podia ir até 100, o que não era demasiado para um total de 500 homens. Além disso os seus vencimentos são tão pequenos que o augmento de despesa não era grande.

O que temos de melhor foi recrutado desta forma.

\* \* \*

Naturalmente, entrámos no capitulo de vencimentos:

— Quanto a vencimentos — diz o nosso interlocutor — antes da guerra eram pequenos e agora são pequenissimos.

Basta dizer-lhe que os vencimentos actuaes se obtem multiplicando os de 1914 por factores variaveis que vão de 10, para os engenheiros, até 22 para o aprendiz de desenhador.

Estando a vida hoje cerca de 30 vezes mais cara, os engenheiros não chegam sequer a receber um terço do valor que recebiam em 1914.

Este nivelamento de vencimentos já está produzindo os seus fructos. Vá v. ver lá ao Tecnico quem é que se atreve a estudar hoje...

Os rapazes fogem para o commercio, porque este paga bem enquanto o Estado explora os seus funcionarios.

— Apesar disso os Caminhos de Ferro do Estado dão deficit.

— Se o dão, este tem facil explicação nas tarifas, que não acompanharam os preços dos materiaes e o custo da mão d'obra.

Explicando:

— As madeiras tiveram um augmento de 5.000 por cento (e mesmo para o pinho de 7.000 por cento): o ferro 2.000 por cento. O carvão teve um augmento de 3.500 por cento e só nas locomotivas gastamos por mez uma media de 3.500 toneladas.

Os vencimentos tiveram uma média de 1.500 po

cento de augmento. Em compensação, contra todos estes augmentos, temos as tarifas elevadas simplesmente em 700 por cento.

Estavamos neste ponto da conversa quando chegou o rapido. (O 56 da C. P. como se diz em linguagem ferro-viaria).

O nosso amigo ainda nos frisou á despedida:

— Venha cá um dia ver as oficinas com vagar. E quanto a bolchevismo, capacite-se de que os unicos bolchevistas culpados que ha em Portugal, são os do Terreiro do Paço.

## O BRASIL E OS SEUS CAMINHOS DE FERRO

Em materia de caminhos de ferro, como aliás em todas as materias importantes para a vida e actividade de uma Nação, o Brasil está provando dia a dia quanto de interesse e de atenção lhe merecem os problemas destinados a promover o seu maior desenvolvimento.

Mostra-o bem o orçamento para o exercicio de 1924 ha pouco aprovado pelo Congresso Nacional, pelo qual o governo é auctorisado a abrir credits ou a realizar operações financeiras até um maximo de 79.035 contos para custear despesas a realizar com os seguintes caminhos de ferro:

*Caminhos de Ferro Central do Brasil*, continuação de trabalhos de construção de via dupla, e novas estações e oficinas; *Caminhos de ferro Oeste de Minas*, *Rêde Viação Ceavense*, *Caminho de Ferro Batistete*, *Caminho de Ferro Central do Rio Grande do Norte e Mossoró*, *Caminhos de Ferro do Estado do Piahy*, *Caminho de Ferro Corsatá a Tocantins* e *Caminhos de Ferro de Alagoas a Patos*, *Central de Alagoas Cruz Alta a Porto Lucena*, *Therezopolis, até Sebanstiana, de Goyaz*, *Aracatuba a Jequiá*, *Limoeiro a Bom Jardim*, *do Rio d'Douro e Rêde Estratipica do Rio grande do Sul*, para proseguimento das obras de prolongamento alem de mais alguns ramaes para os quaes as verbas necessarias serão obtidas por meio de apolices.

Não ficam, porem, por aqui as medidas que o orçamento consigna para o desenvolvimento da séde ferroviaria, e que dizem respeito á parte em que o Estado interfere directamente.

Pelas suas disposições, o poder executivo fica mais auctorisado a conceder privilegio por setenta anos e sem duros para o tesouro de uma nova linha ferrea que ligue a barra do Rio de Contos com o Sítio da Abbadia, no Estado de Goyaz, a mandar proceder ao estudo de novos ramais de caminhos de ferro, a contratar a electrificação de outros a arrendar ao Estado do Pará o *Caminho de ferro do Norte do Brasil* e a fazer contractos a estabelecer acordos para o fornecimento de materiaes e de combustivel.

O mesmo orçamento mantem ainda as disposições que auctorisam o governo a fazer as combinações financeiras necessarias para levar a cabo o prologamento do *Caminho de Ferro Central do Brasil*, de Santa Barbara até Itabira de Matto. Dentro, por meio da construção de um ramal que partindo das proximidades da primeira daquellas povoações se dirige á de S. José da Lagôa.

Não é isto, talvez, tudo quanto o Brasil necessita ainda para completar a sua rêde ferroviaria, mas representa já muito de boa vontade em atender ás necessidades do tráfego já existentes e de atender á criação e melhoria dos caminhos que maior necessidade e urgencia representam para o desenvolvimento do fomento do Brasil.





## MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.921

(Continuação do n.º 4)

Art. 339.º A gerência do Fundo Especial, confiada à Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, é executada observando-se o disposto nos artigos seguintes.

Art. 340.º Constituem receita do Fundo Especial:

- 1.º As receitas fora do tráfego;
- 2.º Os aumentos da receita líquida do tráfego em relação à quantia de 750.000\$, orçada para 1898-1899;
- 3.º O produto total dos impostos de trânsito e sêlo em todas as linhas férreas do país;
- 4.º Conforme a lei de 24 de Setembro de 1915, a importância anual de 8.240\$, que se destinava ao subsídio de navegação entre Lisboa e os portos do Algarve;
- 5.º Os juros dos depósitos das receitas de exploração e dos capitais disponíveis para construções e obras complementares;
- 6.º Os subsídios com que tenham deliberado contribuir as corporações locais para a construção de novas linhas e que o Governo delibere aceitar;
- 7.º Os depósitos de garantia de concessões de linhas férreas ou de contratos de construção e de fornecimentos relativos a caminhos de ferro que hajam de reverter para o Estado;
- 8.º As quantias que pelo Governo fôr em destinadas para este fundo;
- 9.º A parte necessária do imposto criado pelo artigo 1.º da lei de 21 de Julho de 1908 que autorizou a Câmara Municipal de Lagos a contrair um empréstimo de 500.000\$, para a construção do respectivo ramal e o aumento de percentagem adicional às contribuições gerais do Estado, votado pela mesma Câmara.

Art. 341.º A Administração Geral entrega ao Governo em cada ano económico, em prestações mensais do duodécimo, a importância de 750.000\$, a que se refere o n.º 2.º do artigo anterior.

Art. 342.º A Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro envia à Administração Geral, logo que estejam feitas as respectivas liquidações, notas designando:

a) A importância dos impostos de trânsito e sêlo cobrados nas linhas férreas do país;

b) A importância das garantias de juros a cargo do Estado.

Art. 343.º A importância a que se refere o n.º 3.º do artigo 340.º será entregue na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado pelas empresas exploradoras das linhas férreas do país, que dessa entrega darão imediato conhecimento à referida Administração Geral.

Art. 344.º O Ministério da Marinha faz encorporar no Fundo Especial a importância de 8.240\$, a que se refere o n.º 4.º do artigo 340.º, inscrevendo-a para isso anualmente no seu orçamento de despesas.

Art. 345.º As receitas mencionadas no n.º 6.º do artigo 340.º são entregues na Caixa Geral de Depósitos pelas corporações que as concederem, dando conhecimento dessa entrega à Administração Geral.

Art. 346.º Os depósitos a que refere o n.º 7.º do artigo 340.º são transferidos para o Fundo Especial pela instância à ordem da qual estiverem, participando-se a transferência à Administração Geral.

Art. 347.º As quantias a que se refere o n.º 8.º do artigo 340.º são pelo Governo mandadas depositar e encorporar no Fundo Especial, o que é comunicado imediatamente à Administração Geral.

Art. 348.º A Administração Geral promove, em cada ano económico, a liquidação dos juros, a que se refere o n.º 5.º do artigo 340.º e fá-los encorporar no fundo especial.

Art. 349.º As receitas, a que se refere o n.º 9.º do artigo 340.º, são pela Câmara Municipal de Lagos mandadas depositar no Fundo Especial, enquanto, nos termos da lei ali citada, se tornarem necessárias, dando à Administração Geral conhecimento dessa entrega.

Art. 350.º O Fundo Especial é arrecadado na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 351.º No princípio de cada ano económico e logo que estejam fechadas as contas do anterior a Administração Geral tendo em vista a importância atingida pelo Fundo Especial e o encargos de operações de crédito que sobre elle pesam, e calculando com todo o rigor a parte que possa, com segurança, reputar-se disponível, determinará a sua aplicação, em harmonia com o disposto no artigo 338.º, propondo ao Governo as operações de crédito que julgar possíveis e convenientes.

Art. 352.º As operações de crédito são reguladas por forma que a totalidade dos encargos sucessivamente contraídos caiba sempre nas disponibilidades do Fundo Especial, não se tendo em conta os aumentos accidentais que este possa ter.

Art. 353.º Os títulos emitidos para a realização dos empréstimos são isentos de quaisquer impostos ou deduções.

Art. 354.º A distribuição das quantias a despendar por conta do Fundo Especial e do produto dos empréstimos, pelas obras autorizadas nos termos da lei, será feita pela Administração Geral, tendo em vista os aumentos de receitas de cada uma das redes e a urgência relativa das obras a efectivar.

Art. 355.º Da escrituração do Fundo Especial, que a Administração Geral terá devidamente organizada, devem constar, minuciosamente, as entradas e saídas de qualquer quantias, os títulos emitidos e operações de crédito por cujos encargos ella responde, as amortizações realizadas e a importância absorvida por esses encargos.

Art. 356.º Logo que o Governo tenha deliberado efectuar as operações de crédito, propostas pela Administração Geral, são estas realizadas pelo Ministério das Finanças ou, directamente pela Administração Geral. O respectivo produto dá entrada nesta Caixa, á medida que fôr sendo realizado para ser encorporado no Fundo Especial, do que dará conhecimento à Administração Geral.

§ 1.º O serviço dos empréstimos, contraídos nos termos deste artigo, fica a cargo da Junta do Crédito Público ou, directamente, a cargo da Administração Geral.

§ 2.º No orçamento do Ministério das Finanças e na parte da dívida pública fundada, a cargo da Junta do Crédito Público, são anualmente descritas as importâncias dos juros e amortizações dos títulos emitidos para realização das operações de crédito, contratadas nos termos deste artigo.

Art. 357.º As quantias necessárias para o serviço dos empréstimos ou para o pagamento de obras ou fornecimentos contratados, serão levantadas por meio de cheque assinado pelo Administrador Geral ou pelos administradores adjuntos.

§ único Os cheques destinados ao pagamento de obras e fornecimentos são entregues ás Tesourarias que levantam a importância dêles, a fim de ser aplicada aos referidos pagamentos.

## TITULO XIV

### Disposições gerais e transitórias

## CAPITULO I

### Disposições gerais

Art. 358.º Nenhuma pretenção pode ter seguimento quando não seja apresentada pelas vias competentes.

Art. 359.º Todos os chefes imediatos têm por dever procurar colocar os seus subordinados em condições de adquirirem todos os conhecimentos necessários para a boa execução do serviço que lhes é confiado.

§ único. Esta prescrição applica-se a todos os empregados em geral, devendo os chefes de secção e inspectores assegurar-se especialmente do seu exacto e rigoroso cumprimento.

Art. 360.º Nenhum empregado poderá abandonar o serviço sem prévia licença ou sem ter obtido a exoneração. Aqueles que infringirem este preceito perderão o direito a todos os vencimentos em dívida até o dia em que se ausentarem, sem prejuizo da pena que lhes deva ser imposta nos termos da lei e regulamentos especiais de caminhos de ferro ou da lei geral applicavel a todos os funcionários públicos que abandonam os seus lugares.

Art. 361.º O administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado, corresponde-se directamente com os diversos Ministérios e com todas as estações deles dependentes, acerca dos assuntos da sua competencia.

Art. 362.º São isentos do serviço de jurados todos os empregados dos quadros dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 363.º Os empregados dos Caminhos de Ferro do Estado não podem:

- 1.º Exercer qualquer emprego, profissão ou industria ligado directa ou indirectamente por direitos ou deveres com os serviços dos caminhos de ferro ou servir-se dos seus passes, bilhetes de identidade ou de quaisquer das facilidades particulares que lhes confere a sua situação para participar em qualquer operação de carácter commercial;

(Continúa)



# Os Caminhos de ferro hespanhoses

## ... e o Directorio Militar

Apesar da quantidade de elementos de ordem tecnica e financeira colhidos pelo inquerito publico sobre as medidas convenientes a adoptar para de vez se pôr termo à crise que atravessam as empresas ferroviarias do paiz nosso vizinho, o Directorio Militar não se atreveu ainda a adoptar uma solução em tão melindroso assumpto sem o submeter ainda a mais uma fieira para o que, pelo Decreto de 31 de Janeiro ultimo que abaixo transcrevemos, creou um Conselho Superior de Caminhos de ferro, em que ficam representados o governo, as empresas de caminhos de ferro, o commercio, a agricultura, a industria, e o pessoal dos caminhos de ferro, o qual dentro do prazo de um mez, deverá propôr ao governo as medidas a pôr em pratica.

Entretanto continua em vigor a sobretaxa de 15% auctorisada em 1918.

Segue o *Decreto* precedido das considerações que o justificam.

### Exposição

Senhor: O Directorio Militar, desde a sua constituição, considerou como uma das questões mais importantes da vida nacional a que se relaciona com os caminhos de ferro, dedicando a ella preferente atenção um importante trabalho em que collaboraram os mais valiosos elementos, em que se achia condensado em luminoso e concreto informe conclusões que tendem a resolver em conjuncto e sem desatender nenhuma das suas ramificações o complicado e arduo problema ferro-viario.

No referido informe propõem-se soluções, não só de ordem económica e financeira, como também de ordem tecnica, que conduzem a harmonizar todos os interesses encontrados e diversos que são factores do problema de que se trata, se bem que atendendo de preferencia a melhorar este primordial serviço publico, descuidado ha tantos annos, não obstante os dispendiosos sacrificios que o Estado se tem imposto para o melhorar.

Faria seu o Directorio, trasladando-o para um projecto de lei, o trabalho de referencia; mas comprehendendo a gravidade summa de adoptar uma solução tão ampla como a de que se trata, que afecta factores tão importantes da vida nacional, preferia antes de o fazer garantir ainda mais a solução que se adopte, com a intervenção de um organismo que ofereça a maior segurança de acerto, por fazerem parte d'este todos os elementos que por terem interesses ligados ao problema ferro-viario o conhecem a fundo.

Mas como não é possível auxiliando as companhias com adeantamentos que supõe um grande dispendio para o Estado, já não tão justificado como quando se estabeleceu, durante todo o tempo que demorar a implantação do novo regime, também se propõe a V. M. o meio de ir diminuindo paulatinamente esses adeantamentos até os extinguir por completo, esperando as compensações que proporá o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, no qual se dá mais eficaz intervenção à representação do Estado e a dos usuarios, reservando os que constituem tal organismo de qualquer outra missão, afim de que o seu trabalho seja mais intenso e possam dedicar toda a sua actividade aos importantes estudos e atribuições que hão de cometer-se ao referido Centro superior dentro do novo regime.

Da-se também entrada ao elemento trabalhador, completando assim a representação de todas as entidades que tem relação directa com os caminhos de ferro.

Pelas razões expostas, o presidente que assigna tem a honra de submeter a V. M. o junto projecto de

### Real Decreto

Por proposta do chefe do Governo, presidente do Directorio Militar, e de acordo com este,

Venho decretar o seguinte:

Art. 1.º—Em representação conjuncta do Estado e de todos os interesses nacionaes, é creado um Conselho Superior de Caminhos de Ferro para regular e inspecionar a administração ferro-viaria das empresas.

Serão atribuições do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro:

Alem das determinadas no Estatuto aprovado por Real ordem de 27 de Março de 1922: Informar acerca do projecto apresentado do novo regime ferro-viario, propondo as soluções que

considere oportunas. Este informe deve ser emitido no prazo de um mez, a partir da constituição do Conselho.

Implantar a organização do regime ferro-viario que definitivamente se adopte.

O Ministerio do Fomento poderá, por Real decreto, delegar no Conselho as attribuições que entender oportunas.

Será presidente nato do Conselho Superior de Caminhos de Ferro o sub-secretario do Ministerio do Fomento, e para o substituir nos seus impedimentos haverá um vice-presidente que será eleito entre os vogaes pertencentes à Delegação do Estado, por votação do citado Conselho.

Formarão este Conselho 17 vogaes, que poderão ser reeleitos, cujo mandato durará seis annos e que se renovarão por metade cada tres, sem ter em conta o tempo de exercicio de cada vogal.

Seis d'esses vogaes terão a Delegação conjuncta das concessões ferro-viarias existentes, que os elegerão de modo que tenham equitativa ponderação com a diversidade de interesses entre umas e outras Empresas, com a variada extensão de linhas e a desigual intensidade do trafego respectivo.

Outros seis vogaes, alem de representarem no Conselho a Delegação de Patrimonio Ferroviario Nacional, constituir-se-hão isoladamente para deliberar e gestionar em tudo o que seja de interesse privativo do dito Patrimonio, quer se trate de caminhos de ferro que pertençam ao Estado, quer dos direitos d'este em relação com as Empresas. Dois d'estes vogaes serão nomeados entre os engenheiros de Pontes e Calçadas, e outro entre os de Minas, agronomos e industriaes, pelo Ministerio do Fomento. O Ministerio da Fazenda designará outros dois vogaes, eleitos entre pessoas de notoria aptidão, por serem acreditados especialistas em materia ferro-viaria. Outro vogal será o chefe dos Serviços dos Caminhos de Ferro Militares.

Outros quatro vogaes, que serão nomeados por proposta do Ministerio do Fomento, constituirão a Delegação dos Usuarios, sendo designados, respectivamente, um por cada uma das corporações de caracter mercantil, agricola, mineira e industrial, a quem mais directamente interessa os transportes em caminho de ferro.

E outro vogal, representante dos agentes e operarios ferroviarios, que será nomeado pelo Governo, por previa proposta dos vogaes operarios do Tribunal Central de Trabalho Ferro-viario, elegendo por votação qualquer dos agentes ou operarios que prestem serviço nas Empresas de Caminhos de Ferro.

Por cada vogal se nomeará um suplente de um modo exactamente igual ao consignado mais adiante para a provisão das vagas de vogaes e suplentes, estejam ou não nomeados na totalidade os ditos vogaes. O suplente do Chefe do Serviço Militar de Caminhos de Ferro será o primeiro chefe da Secção de Comunicações do Estado Militar Central.

Os suplentes assistirão a todas as reuniões do Conselho e dos seus trabalhos com voz, mas sem voto, salvo nos casos da falta do vogal a quem substituem.

No caso de empate nas votações, estas consideram-se resolvidas por maioria a favor do voto emitido pela Presidencia.

A condição de vogal e de suplente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a que se referem os paragraphos anteriores, será incompativel com a de conselheiro, administrador, procurador ou outro analogo nas Companhias e Empresas de Caminhos de ferro, com as naturaes excepções dos vogaes e suplentes pertencentes à Delegação das Empresas e do vogal e suplente representante dos agentes e operarios dos caminhos de ferro.

O Governo poderá separar os vogaes e suplentes do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro nomeados pelo Governo sob proposta do Ministerio do Fomento ou do da Fazenda, conforme haja intervido um ou outro na nomeação a ambos.

As vagas que no Conselho Superior de Caminhos de Ferro acorram depois da sua primeira constituição, serão promovidos:

a) As de vogaes e suplentes pertencentes à Delegação das concessões ferro-viarias, por eleição dessas mesmas, cuidando de não alterar a ponderação já expressa.

b) As de vogaes e suplentes pertencentes à Delegação do Patrimonio ferro-viario nacional, por nomeação do governo sob proposta dos membros dessa mesma Delegação, se tal proposta obtiver a conformidade do Ministerio a que correspondeu iniciar a originaria provisão do cargo vago, do Fomento ou da Fazenda, conforme o caso.

c) A de vogal e suplente representantes dos agentes e operarios ferro viarios, pelo mesmo processo comparado para as primeiras nomeações; e

d) As de vogaes e suplentes restantes, sobre proposta de todos os vogaes que subsistam no Conselho, de forma que ostente o eleito a mesma qualidade que a pessoa que vae substituir.



Cada Delegação escolherá entre os seus vogaes, um presidente e designará a ordem para a substituição deste na direcção das deliberações.

Sempre que pró ou contra um parecer do Conselho Superior votem unânimes os vogaes da Delegação do Património Ferroviário Nacional, de modo que remete ficar isolada uma das ditas representações, a decisão final do assumpto ficará reservada ao Governo.

Os vogaes que constituem a Delegação do Património Ferroviário Nacional no Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, ao serem nomeados, serão desligados de qualquer outro cargo que tivessem, devendo dedicar toda a sua actividade, com carácter constante em viagens, oficinas ou às sessões do Conselho, no desempenho do seu novo cargo, que será incompatível com qualquer outro.

Os ordenados dos ditos vogaes serão os mesmos que desfructavam nos seus cargos anteriores ou os correspondentes à sua categoria independentemente das gratificações ao Conselho, que serão de 40 pesetas para o vice-presidente, vogaes e suplentes, por cada sessão plena do Conselho.

O vogal e suplente militam apenas às sessões plenas do Conselho e aos trabalhos prévios que por sua índole exijam a sua presença, sendo compatíveis os seus cargos e saldos em a sua situação no Conselho, visto que esse vogal e suplente militares o são em virtude da sua categoria.

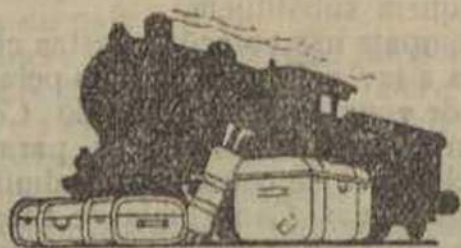
O actual Conselho Superior ferroviário fica dissolvido, podendo os seus vogaes debruçar-se para a organização do novo Conselho que deverá constituir-se no prazo de 15 dias a contar da publicação deste Real Decreto.

Uma vez que se implanta o novo regime ferroviário, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, proporá ao Ministério do Fomento o Estatuto correspondente para o seu funcionamento, regendo por enquanto o provisório antes mencionado, que continua vigente em tudo o que não seja modificado por este Real Decreto.

Art. 2.º — Durante o tempo que decorra até à implantação do novo regime ferroviário, será mantido o aumento de 15 por 100 sobre as tarifas autorizado pelo Real decreto de 23 de Dezembro de 1918 que tem sido aplicado até esta data.

Art. 3.º — O adiantamento reintegrável concedido às Empresas pelo Real Decreto de 23 de Março de 1920, e disposições posteriores para aumentos de primas e haveres do pessoal ferroviários, a partir da publicação deste Real decreto, reduzir-se-ha mensalmente de um modo progressivo, por dozeavas partes, até a implantação do novo regime ferroviário, sem que essas reduções imponham de forma alguma, por essa única causa, redução nos actuaes salarios e haveres dos operarios ou agentes superiores dos caminhos de ferro.

Oxalá que o novo organismo creado por este decreto encontre finalmente a solução do problema intrincado dos caminhos de ferro que em Hespanha vem ha já alguns annos causando engulhos aos governos.



## VIAGENS E TRANSPORTES

**Aumento de sobretaxas nas linhas do Estado** — Nas linhas do Estado e a partir do proximo dia 5, entra em vigor um novo sistema tarifario, sendo elevadas as actuais sobretaxas a 1000 0/0. Deste aumento estão excluidas as mercadorias de grande e pequena velocidade, reconhecidas de primeira necessidade, as quais são elevadas de 300 a 500 0/0.



## “O DIA,”

Depois duma forçada suspensão de alguns mezes, reaparece no proximo dia 17 este nosso brilhante collega da noite.



**Linhas hespanholas.** — Foi recentemente inaugurada metade da linha electrica de *Granada a Motril*, que comprehende o trajecto desde a origem até Durcal.

Consta que vão iniciar-se brevemente os trabalhos de construcção de um novo caminho de ferro electrico de *Tortoso a Garvá*, que já ha tempos está projectado.

A Sociedade Madrilenia de Tremvias pediu a concessão de uma nova linha desde a quina da rua de Ramona de la Presilla, onde termina a de Puente de Valleca, até Portaygo, e outra desde a rua de Velasques a La Prosperidad.

—No dia 1 de Fevereiro findo foi convertido em estação o apeadeiro de *Escatrón*, situado na linha de Zaragoza a Roda, da Companhia de M. Z. y A., entre as estações de Samper e Chiprana, ficando habilitado a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

—No dia 3 do mez passado foi inaugurado o primeiro troço do caminho de ferro de Lérida a Saint Giron, que comprehende o trajecto de Lérida a Balaguer.

—Desde o dia 11 de Fevereiro, o apeadeiro de Alcobre, situado entre as estações de Torreblanca e Alcalá, da linha de Valencia a Tarragona, ficou habilitada a fazer serviço de passageiros, local e combinado, bagagens, cães e mercadorias em g. v. de peso não superior a 50 kilogramas.

**Os expresso da Companhia do «Midi», de França.** — O jornal francez *Petite Gironde* publicou um artigo de que a restante imprensa franceza e ainda a hespanhola se fez echo, registando com palavras de justiça os progressos realizados depois da guerra pela Companhia do Midi, no que respeita á marcha dos seus comboios expressos.

O *Sud-Express*, o primeiro comboio de luxo da Companhia, marcha de verão a uma velocidade inicial de 70 a 90 kilometros á hora entre Bordeos e Irun, e de inverno, de 70 a 80 kilometros, chegando a alcançar n'algumas secções da linha velocidades effectivas de 115 kilometros á hora.

O rapido Bordeus-Cette circula a 80 kilometros á hora e a 85 entre Agen e Montauban e Carcassane a Certe. Ao regreso sobre a rampa d'esta ultima secção a 65 kilometros.

O expresso Toubouse-Tarbes circula a uma velocidade media de 75 kilometros, a qual é reduzida a 45 na rampa de Capverne (32 milímetros por metro).

A Companhia está tratando de electrificar estas linhas, e então, com este sistema de tracção espera atingir velocidades muito maiores.

**Caminhos de ferro da Bolívia** — Acham-se já assentes 30 kilometros de linha ferrea de Villagou a Tupize. Na secção Atoche-Tupize, devido às chuvas os trabalhos proseguem com dificuldades.

Devem começar dentro em breve os trabalhos de construcção da linha Potosi-Sucre, desde Prusta de Vieles, ao kilometro 105.

Espera-se que fique concluida dentro de um anno a linha internacional á Republica Argentina.



# Transportes por via aérea

Um invento do Sr. Manoel Pinto Gaspar — Trens suspensos em Monovia — As vantagens da facilidade, economia e velocidade

*Do Brazil-Ferro-Carril*

Tanto na Europa como na America do Norte se tem tratado dos transportes por via aerea, pelo estabelecimento de linhas e vehiculos de grande capacidade. Diversos systemas tem sido tentados ou propostos. E tudo leva a crer que pelas condições de facilidade, economia e segurança, esses systemas acabarão prevalecendo sobre os existentes até hoje na superficie da terra e no sub-solo, com os "metros". Será a electricidade que accionará esses systemas futuros, permitindo as grandes velocidades.

A lentidão é exactamente um dos defeitos das linhas funiculares aéreas que ha na Suissa, semelhantes a que aqui possuímos no Pão de Assucar.

Mais interessante e digno de attenção é o caminho de ferro suspenso allemão, de Barmen a Eberfeld.

A monovia é suportada por um viaducto e tem cerca de 13 kilometros de extensão. Trata-se mais propriamente de um bonde do que de um trem, porque em tão reduzido percurso ha dezoito estações e a velocidade não excede de 36 a 40 kilometros á hora. As estações são igualmente aéreas e cada carro tem apenas dois jogos de rodas.

Esse caminho tem funcionado com bons resultados e mostra que, mediante os aperfeiçoamentos necessários, o systema poderá tomar grandes proporções.

Ha algum tempo um inventor, o sr. Mahl concebeu um projecto de via aérea para trens que deviam atingir uma velocidade de 300 kilometros. A propulsão era garantida por um motor electrico e pela adherencia de esferas de rolamento sobre o trilho. Esse problema da adherencia, aliás, não é dos mais facéis de resolver, tal o peso que exige do vehiculo para permitir a propulsão.

Ha tambem concepções do caminho de ferro aéreo com a propulsão a helice. Ali a simplicidade e o pouco peso apparecem como condições de exito.

Um engenheiro francez, o sr. Francisco Laur, cogitou de estabelecer um systema que se poderia chamar de «vão guiado».

A principio, o sr. Francisco Laur imaginou um vehiculo que constituiria um verdadeiro avião de que o voo seria realmente "guiado" pela linha aérea, na qual deveria apoiar-se parcialmente ou totalmente de accordo com a velocidade. Estudado por uma comissão de technicos esse projecto foi muito modificado e o sr. Laur acabou propondo um vehiculo especial, de construcção analoga á das fuselagens dos aviões (emprego de materiaes leves e formas fuseladas para a menor resistencia quanto á impulsão), mas com a ausencia de órgãos aerodynamicos de sustentação ou equilibrio. A propulsão normal é garantida por um systema de tracção electrica. Entretanto, helices propulsivas serão do mesmo modo utilizadas para fornecer, no todo ou em parte, o necessario esforço de tracção para as partidas rapidas ou a ascensão de rampas fortes que a simples adherencia não permittisse resolver.

O systema suspender-se-hia de grandes planos, guardando entre si certa distancia. Mas, houve duvidas essenciaes que não ficaram bem esclarecidas. Esta, por exemplo: — Não ficaria por preço exagerado o kilometro de uma estrada de ferro em que deve-

riam ser empregados trens rapidissimos sobre uma infraestructura particularmente reforçada?

Em todas as empresas deste genero o aspecto puramente commercial tem uma importancia enorme.

Ha 13 annos surgiu um invento brasileiro que parece consideravelmente superior a quanto se tem imaginado e realizado no assumpto, o do sr. Manoel Pinto Gaspar.

Exercendo a profissão de gravador, o sr. Manoel Pinto Gaspar vive muito em contacto com os jornaes do Rio de Janeiro, que tem divulgado muito das suas arrojadas e interessantes concepções, pois a sua capacidade como inventor é simplesmente notavel e tem sido reconhecida por muitos dos nossos homens de sciencia.

O invento do sr. Manoel Pinto Gaspar é chronologicamente anterior ás cogitações de Mahl e Francisco Laur, o que lhe torna indisputavel o merito da originalidade. E', aliás em si mesmo muito differente. O seu vehiculo não corre sobre a monovia, e sim, della fica suspenso, o que grandemente augmenta as condições de segurança, e facilita a velocidade, diminuindo os attrictos.

O inventor nestes termos já teve occasião de se referir ao seu systema, descrevendo-o:

"Apresentei um systema de viação suspensa, que me parece mais acertado, mais economico, mais elegante, e muito mais seguro; uma torre, por exemplo, de 300 em 300 metros, com o competente arco, conforme marca o desenho.

Pelos apices das torres, passam os cabos de aço, folgados, como mostra o desenho, destes cabos pendem pedaços de cabo que supportam uma treliça, em a qual se apoiam uns grampos em forma de C muito aberto, que supportam o trilho, conforme se vê no desenho, que é corte de frente; agora, um outro C tem a parte superior servindo de eixo a uma roda de duplo friso, e na parte inferior, buscando a perpendicular da treliça, roda e trilho: dependura-se o carro, é claro que os motores electricos estão montados na linha do eixo sobre o C inferior; ora, desta forma quasi não ha choques e, não havendo choques, os carros podem ser muito leves, e nas curvas, os carros se desviarão da perpendicular na razão da sua velocidade, não occasionando aos passageiros o menor choque; eu acho que os bondes deveriam ser assim, para facilitar o transito; os carros para este systema não devem pesar mais que 25 % dos actuaes, e para as altas velocidades, quanto mais esguios melhor".

O engenheiro e professor dr. Theophilo Nolasco de Almeida assim já se referiu ao invento do sr. Manoel Pinto Gaspar, proclamando, aliás a sua prioridade sobre os trabalhos de Mahl e Laur e considerando a ponte Alexandrino de Alencar que liga a ilha das Cobras ao litoral.

"Quem vê do Mórro de São Bento passar para a Ilha das Cobras, diariamente, aquella pezada machina de transportar toneladas, verdadeiro munjolo em face dessa rede armada, cantenaria de um cabo de aço, que tudo supporta, não fazendo idéa do voo guiado, que pousa apenas com risco de se comprometter a engenhosa superstructura pois para poupar-a, a propria resistencia do ar ao deslocamento dos vehiculos em geral póde, no caso que nos occupa, em vez de



ser contraria, ser aproveitada lateralmente, como as saídas d'agua dos navios para elevar o vehiculo e aliviar a carga, planar guiado, especie de bolinas lateraes tornando a tudo resistencia util.

O voo guiado porém é de um trilho ou trilhado em linha recta, estribado por andorinhas verticaes e cantenaria de um cabo de aço, fixo pelas extremidades ao alto de torres de treliça fusiformes como por exemplo as da cabrea Marechal de Ferro. Os vehiculos com a fórma de dirigiveis recebem passageiros em pontos determinados uns após os outros, bloqueados devidamente, e apoiados superiormente por meio de engenhoso rolamento ao dito trilho, vencendo apenas um pequeno attricto e adquirindo velocidade crescente ao menor impulso da corrente electrica, quasi como um pneumatico com o ar comprimido.

Essa rêde vencendo superiormente todos os obstaculos, attinge gargantas e irradia como uma têia de aranha aérea crusando num fóco; mas fechado por um systema circular e sem soluções de continuidade como essa que se vê no desenho e se pretende fazer em Pariz. Eis a solução do monotrilho engenhado pelo Sr. Manuel Gaspar.

Agora, do Rio a Matto Grosso, ao Pará, através das nossas florestas, a alguns palmos do chão, vencendo rios dispensando tunneis e obras d'arte, sem cortes nem aterros, sem boeiros e sem custosa conservação do sólo e de linhas de trilhos e dormentes, sem o peso dessas locomotivas de capeaux por exemplo com attrictos terriveis ao ascender das serras, tudo ruidoso e aos solavancos durante horas e horas de monotonia e desassocego de toda especie, mas deslizando pelo ar, apoiado num unico trilho, e digam o que fica depois de tudo isso...

Em nota dirigida á direcção da Central do Brasil teve o Sr. Manoel Pinto Gaspar o ensejo para ponderar:

"A construcção de uma linha nestas condições, deve ser mais cara. Mas não será compensada por não ter necessidade de fazer tantas curvas, forçada pela estrutura dos terrenos? E o material rodante que poderá ter 80 % menos em seu pezo? e a conservação da linha, que requer uma luta constante contra as aguas que ameaçam e para o que não ha remedio?...

Mas deve-se ter em vista, o principal n'este systema, que é a alta velocidade necessaria ao Brazil para attingir as suas longinquas regiões, e a principal razão de ser deste systema, que é tornar impossiveis os descarrilamentos embora corra com 150 kilometros á hora. Se estas razões não prevalecem, então não se deve tentar nada.

E' natural que as nações que desenvolveram a industria dos caminhos de ferro e que se acham servidas por este systema não busquem modifical-o visto que era perder trabalho; mas o Brazil, que tem que emprender serviços colossais para atender ás necessidades do seu imenso territorio, deve procurar um systema novo que preencha essas necessidades. Se o que eu aqui apresento não serve, é procurar um outro até o encontrar. Mas esperar que os estrangeiros o venham fazer, e o mesmo que esperar que elles destruam as suas industrias em nosso proveito."

Se é certo que não podemos prescindir, para trabalhar e fazer a grandeza do Brazil, do concurso tecnico e financeiro do estrangeiro não é menos certo que devemos estudar e amparar todas as iniciativas que surjam no nosso meio. Não ha duvida que a actividade que o sr. Pinto Gaspar vem desenvolvendo apesar das dificuldades proprias da insufficiencia do ambiente que temos para essas coisas, merecia a attenção dos poderes publicos.



**Apeadeiro de Padrão (Matosinhos)** — A partir de hoje o apeadeiro de Padrão (Matosinhos) na linha do Caminho de Ferro de Porto á Póvoa e Famalicão, acha-se habilitado a fazer o serviço de *passageiros e bagagens, mercadorias em grande e em pequena velocidade por vagões completos, e telegramas.*

## Curso de cambios, comparados

	Em 26 de fevereiro		Em 15 de fevereiro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon' res, cheque . . . . .		15 1/64		17/8
Paris . . . . .		1320		1325
Madrid . . . . .		3940		3790
Alemanha . . . . .		—		—
Amsterdam . . . . .		11600		11130
New York . . . . .		31000		29700
Italia . . . . .		1350		1290
Suissa . . . . .		—		—
Bruxellas . . . . .		—		—
Libras . . . . .		1140		1130

## CAMARA PORTUGUEZA DE COMMERCIO E INDUSTRIA NO RIO DE JANEIRO

Numa das ultimas reuniões desta Camara de Commercio foi apresentada uma proposta, muito bem fundamentada, para que os membros do conselho tomassem a iniciativa de organizar uma grande empresa, com capitães luzo-brazileiros, para exploração da siderurgia brasileira, de um banco portuguez e da navegação directa entre Portugal e o Brazil. Essa proposta foi objecto de larga discussão, sendo por fim deliberado nomear uma comissão de estudo que ficou composta dos srs. José Rainho, Raymundo de Magalhães, Leite Garcia, Almeida Carvalhaes, Almeida Pinho, José Constante e Zeferino de Oliveira.

Tratou-se em seguida de outro assumpto, também da mais alta importancia:—a carga e descarga no porto de Lisboa. Foi lida uma circular da Administração Geral do Porto de Lisboa, denunciando a attitude dos agentes das companhias de navegação que, sendo proprietarios de fragatas não deixam atracar os navios aos caes, para assim explorarem o frete da carga e descarga por meio dessas fragatas.

Recomenda a dita administração aos exportadores e importadores que nas suas relações com o porto de Lisboa, prefiram sempre os navios que atracam ao caes, porque lhes fica muito mais em conta, havendo uma sobrecarga de despesa nos que não atracam. Por proposta do Sr. Almeida Carvalhaes, deliberou-se pedir á referida administração uma lista das companhias que atracam e das que não atracam para depois com conhecimento de causa, se recommendar aos exportadores as que atracam.



# SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

## CORRESPONDENTES:

**Em Londres** — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em Paris** — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeaux** — Lloyds Bank (France) Limited.

**No Brazil e Rio da Prata** — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Telefone—C. 890

Tel.—KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM — MADRID — Barcelona — Bilbao —  
Cartagena — Lisboa

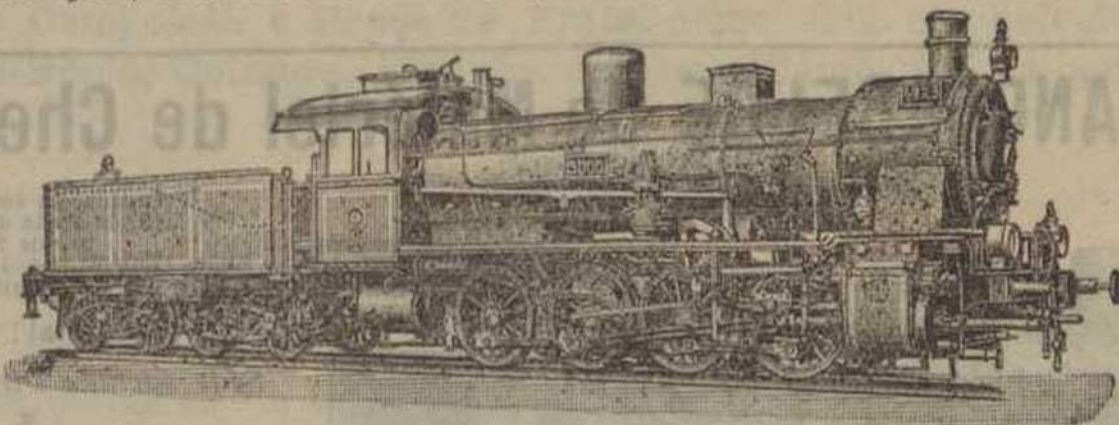
FABRICAS:

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

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida  
em armazem no paiz

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, Lt. da

RUA DE JULIÃO, 41 1.º LISBOA  
Apartado de Correio-97



**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 Général

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

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

TÉLÉPHONE N.º 1, A ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



BUREAU

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE B C., 6. ÉDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º

**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**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

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 typos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

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

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

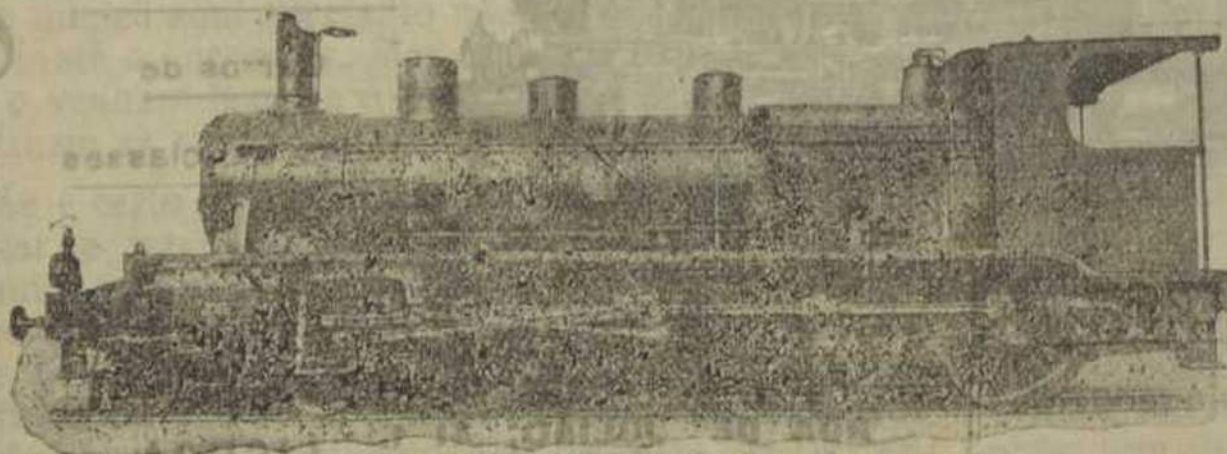
Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-POINT

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

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º

**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer**



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

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO** — Rua Augusta, 177, 1.º



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

---

Serviço combinado com a Empresa Automobilista da Beira, Limitada

---

## 4.º Aditamento á tarifa de camionagem

---

Transportes entre Louzã e Avô, passando por Gois, Arganil,  
Coja e Vila Cova

---

A partir de 10 de Março de 1924, sobre todos os preços da tarifa de camionagem, em vigor desde 1 de Julho de 1922, passam a incidir as sobretaxas a seguir indicadas:

Transporte ao abrigo dos Artigos 1.º e 4.º . . . . .	170 %.
»                    »    do Artigo 2.º . . . . .	180 %.
»                    »    do Artigo 3.º . . . . .	400 %.

---

Tambem a partir da mesma data a referida tarifa de camionagem é ampliada como segue:

### Artigo 1.º

#### Transporte de passageiros

Ampliado o serviço de venda de bilhetes de que trata o seu § 3.º ás estações de Campolide e Braço de Prata.

### Artigo 2.º

#### Transporte de bagagens

A Empresa Automobilista aceitará o despacho das bagagens dos passageiros destinados ás estações de Campolide e Braço de Prata, como está estabelecido para os passageiros destinados a Lisboa-Rocio, Coimbra, Figueira da Foz e Campanhã na condição 2.ª.

### Artigo 3.º

#### Transporte de volumes de peso não superior a 10 quilos

Ampliado ás estações de Campolide e Braço de Prata o serviço de que tratam as condições deste artigo.

---

O presente anula e substitue o 3.º Aditamento á mesma tarifa de camionagem datada de 1 de Novembro de 1923, ficando em vigor todas as suas demais disposições.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1924.

O Director Geral da Companhia,

*Ferreira de Mesquita.*



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## 7.º ADITAMENTO

A

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 312 — GRANDE VELOCIDADE

## 8.º ADITAMENTO

A

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 301 — GRANDE VELOCIDADE

E

## 9.º ADITAMENTO

A

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 302 — GRANDE VELOCIDADE

Em consequência da alteração nos preços das tarifas dos Caminhos de Ferro franceses, as importâncias correspondentes ao percurso francês, que se acham indicadas nas tarifas acima designadas, são substituídas pelas que a seguir se indicam:

Percursos		Distâncias quilométricas	Tarifas internacionais n.ºs 301 e 312 — G. V. (Bilhetes simples)						Bagagens
			INTEIROS			MEIOS			Por fracção indivisível de 10 quiló- gramas
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	
			Francos			Francos			
De Hendaya às estações da frente ou das estações da frente a Irun	St. Jean de Luz .. ..	44	4,20	2,75	1,75	2,10	1,40	0,90	0,22 (a)
	Biarritz-Ville .. ..	30	9,05	5,95	3,70	4,55	3,00	1,85	0,40 (a)
	Bayonne .. ..	37	11,40	7,25	4,60	5,55	3,65	2,30	0,46 (a)
	Bordeaux-St. Jean ..	235	70,80	46,20	28,95	35,40	23,10	14,50	2,62
	Paris-Quai d'Orsay ..	823	247,90	161,75	101,80	123,95	80,90	50,90	9,05
			Tarifa internacional n.º 302 — G. V. (Bilhetes de ida e volta)						
			Francos			Francos			
De Hendaya às estações da frente e volta ou das estações da frente a Irun e volta .. ..	St. Jean de Luz .. ..	44	6,35	4,15	2,65	3,20	2,10	1,35	0,22 (a)
	Biarritz-Ville .. ..	30	13,55	8,90	5,60	6,80	4,45	2,80	0,40 (a)
	Bayonne .. ..	37	16,65	10,95	6,90	8,35	5,50	3,45	0,46 (a)
	Bordeaux-St. Jean ..	235	106,15	69,25	43,60	53,10	34,65	21,80	2,62
	Paris-Quai d'Orsay ..	823	371,85	242,65	152,90	185,90	121,35	76,45	9,05

(a) Mínimo de percepção — Frs. 4,20.

(a) Mínimo de percepção — Frs. 1,20.

Direito de registo, por cada expedição de bagagem, à partida das estações francesas — Frs. 0,50.

Imposto de selo para o Governo Francês, por cada expedição de bagagem, à partida das estações portuguesas — Frs. 0,10.

NOTA. — Os preços acima compreendem todos os impostos e sobretaxas em vigor em França desde 10 de Março de 1924.

Fica anulado e substituído o 1.º aditamento às Tarifas internacionais n.ºs 301, 302 e 312 de grande velocidade de 4 de Março de 1920.

Lisboa, 10 de Março de 1924.

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego

Expedientes n.ºs 828/829/857



## 6.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

## TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GÊNEROS FRESCOS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA

Em consequência da alteração das sobretaxas a cobrar nos Caminhos de Ferro Franceses, os preços da tarifa acima indicada são os que constam do seguinte quadro :

PERCURSOS	Quilómetros	De 0 a 5 quilos		Mais de 5 até 10 quilos		Mais de 10 até 20 quilos		Mais de 20 até 30 quilos		Por expedições do peso mínimo de 50 quilos ou pagando como tal (c) Por tonelada		
		Reco- vagens	Gêneros frescos	Reco- vagens	Gêneros frescos	Reco- vagens	Gêneros frescos	Reco- vagens		Reco- vagens	Gêneros frescos	
Destinos ou procedências de Paris												
Percurso português (a)			ESCUDOS									
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro-Vi- lar Formoso ou vice- versa.	Todas as estações da Com- panhia Portuguesa . . . .	402	336	336	371	371	1541	1541	2512	48540	41334	
	Todas as estações da Beira Alta . . . . .	253	223	223	245	245	589	589	1533	30560	27542	
Percurso espanhol (b)			PESÉTAS									
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso . . . . .		635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	9,20	230,58	165,03	
Percurso francês (b)			FRANCOS									
De Hendaye a Paris ou de Paris a Irun . . . . .		820	3,55	3,45	7,05	6,90	14,15	13,80	19,80	491,00	343,40	
Destinos ou procedências de Bordeaux-St. Jean												
Percurso português (a)			ESCUDOS									
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro-Vi- lar Formoso ou vice- versa.	Todas as estações da Com- panhia Portuguesa . . . .	402	336	336	371	371	1541	1541	2512	48540	41334	
	Todas as estações da Beira Alta . . . . .	253	223	223	245	245	589	589	1533	30560	27542	
Percurso espanhol (b)			PESÉTAS									
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso . . . . .		635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	10,35	243,80	172,50	
Percurso francês (b)			FRANCOS									
De Hendaye a Bordeaux-St. Jean ou de Bordeaux- St. Jean a Irun. . . . .		236	1,15	1,10	2,10	2,05	4,25	4,15	6,35	150,55	104,40	
(a) Aos preços indicados para o percurso português ha que adicionar a sobretaxa que, duma forma geral, onera as tarifas portuguesas.												
(b) Nos preços indicados para o percurso espanhol e francês estão incluídas as sobretaxas que oneram as tarifas espanholas e francesas.												
(c) Estes preços applicam-se, respectivamente, ás recovagens de peso superior a 30 quilos e aos gêneros frescos de peso superior a 20 quilos.												

As taxas portuguesas e francesas de que trata a alinea B) da condição 1.ª são as seguintes :

portuguesas e francesas de que trata a annee B) da convenção 1. são as seguintes.			Escudos	
Taxas portuguesas por expedição	{	Imposto de selo e	Remessas dum só volume até 10 quilogramas . . . . .	532
		de Assistência..	Outras quaisquer remessas . . . . .	592
		Registo à partida das estações portuguesas . . . . .	505 (*)	
(*) A esta importância acresce a sobretaxa que incide sobre as tarifas portuguesas.				
Taxas francesas por expedição	{	Imposto de selo . . . . .		Francos 0,25
		Direito de registo à partida das estações francesas . . . . .		0,40

O presente anula e substitue o 5.º Aditamento à citada tarifa, datado de Fevereiro de 1923.

Lisboa, 14 de Março de 1924.

Exploração — Serviço de Tráfego

Expediente n.º 676

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## 1.º Aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias

## CAPÍTULO I — ART.º 3.º

## IMPOSTO DE SÊLO E DO FUNDO NACIONAL DE ASSISTÊNCIA PÚBLICA

Em harmonia com o disposto na Lei n.º 1.552 de 1 de Março de 1924, as taxas de Imposto de Sêlo indicadas nas tabélas constantes do Art.º 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor desde 26 de Fevereiro de 1923, sofrem as seguintes alterações:

## 1.º — Em cada bilhete para um só passageiro:

DESIGNAÇÃO	Sêlo	Assisten- cia	Total
<b>I</b> — Assinaturas semanais e mensais para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja inferior a \$50 .. ..	1.ª classe .. ..	—	3\$03
	2.ª " .. ..	—	1\$52
	3.ª " .. ..	—	\$76
<b>J</b> — Assinaturas por prazo não superior a um ano, semanais e mensais para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja superior a \$50 .. ..	1.ª classe .. ..	\$20	3\$23
	2.ª " .. ..	\$10	1\$62
	3.ª " .. ..	\$05	\$81

## 2.º — Em outros documentos de transporte:

DESIGNAÇÃO	Sêlo	Assisten- cia	Total
<b>A</b> — Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua .. .. Quando utilizadas para efeitos a que não corresponda a designação bagagem, ficam estas guias sujeitas ao imposto de sêlo indicado na alínea <b>B</b> .	\$31	\$01	\$32
<b>B</b> — Em cada guia ou bilhete de cães .. ..	\$91	\$01	\$92
<b>C</b> — Em cada guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas .. ..	\$31	\$01	\$32
<b>E</b> — Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte da expedição de qualquer natureza não compreendida nas rubricas anteriores, e em cada requisição de rótulos para devoluções de encerados e de taras vazias .. ..	\$91	\$01	\$92

**N. B.** — As demais alíneas das tabélas não sofrem alteração.

Ficam em vigor as condições da Tarifa de Despesas Acessórias em tudo o que não seja contrário ao disposto no presente aditamento.

Lisboa, 7 de Março de 1924.

O Director Geral da Companhia  
*Ferreira de Mesquita*

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.173





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

## AVISO AO PUBLICO

Tendo sido estabelecido nos Caminhos de Ferro do Estado,—DIRECÇÕES DO SUL E SUESTE e MINHO E DOURO, o serviço de seguros de mercadorias em grande e pequena velocidade, pela Companhia EUROPEIA, fica sem efeito desde esta data o capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 2 de grande e pequena velocidade, que diz respeito a Taxa de segurança.

Lisboa 6 de Março de 1924.

C n.º 7

Secção Central do Tráfego — 1924

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

*P. Rosa Mateus*





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

## AVISO AO PÚBLICO

### Abertura provisória do ramal de Viana-Doca

(MINHO E DOURO)

Abre no próximo dia 20 do corrente, provisoriamente, o ramal de Viana-Doca, sendo o seu serviço restricto para vagões completos sob as seguintes condições:

**Expedições** — O expedidor que desejar transportar mercadorias em grande ou pequena velocidade de Viana-Doca para qualquer das estações do Minho e Douro ou suas combinadas requisitará ao chefe da estação de Viana do Castelo o seu transporte em vagão completo ou pagando como tal, não sendo aceites animais vivos e materias perigosas ou inflamáveis.

1.º — Os vagões serão requisitados com o minimo de 24 horas indicando no acto da requisição qual a mercadoria ou mercadorias a transportar e os seus destinos.

2.º — Compete à Administração pôr os vagões na linha da Doca, ficando a cargo do expedidor leva-los depois para o ponto da linha onde os quer carregar, transportando-o depois de carregados para o local da linha onde lhes foi indicado pelos empregados da Administração, à qual incumbe depois leva-los a destino.

3.º — A pesagem será feita na estação de Viana do Castelo.

**Chegadas** — Com as mesmas restrições de mercadorias são aceites de qualquer procedência em g. v. ou p. v. vagões completos ou pagando como tal, nas seguintes condições.

1.º — As notas de expedição deverão indicar, como estação de destino — Viana Doca.

2.º — As remessas seguirão de Viana do Castelo pelos combóios mais convenientes para o regular serviço da Administração.

3.º — As remessas destinadas a Viana do Castelo poderão seguir a Viana Doca quando o consignatário o pretenda, para o que bastará, na ocasião da chegada ou antes, dirigir-se ao chefe da estação a fazer o seu pedido.

**Taxa adicional pelo transporte de ou até Viana Doca** — As remessas expedidas ou consignadas a Viana Doca em vagões completos, tanto em g. v. como em p. v., pagarão alem das taxas correspondentes à estação de Viana do Castelo nma taxa adicional de \$36 por tonelada com o minimo de \$360 por vagão completo, sujeito ás sobretaxas em vigor.

**Cargas e descargas** — As cargas e descargas em Viana Doca, são efectuadas por pessoal dos expedidores ou consignatários e por sua conta e risco dentro dos prazos regulamentares fixados na Tarifa de Despezas Acessórias, findo os quais os vagões ficarão sujeitos ás taxas de estacionamento.

**Despacho das remessas** — Todo o serviço de despacho das remessas, quer de expedição, quer de entrega, repesagens, pagamentos de repesagens de ou para Viana Doca, será feito na estação de Viana do Castelo nas mesmas condições em que fosse feito em Viana Doca, pois que antes da regularização dos despachos de expedição e depois de efectuados os da entrega declina a Administração quaisquer responsabilidades por faltas em avarias.

a) A Administração não é obrigada a fazer o transporte senão pelo minimo de trez vagões de um, ou mais expedidores ou consignatários.

b) Aos expedidores e consignatários é imposta a responsabilidade pelas avarias dos vagões que lhe são entregues para carga ou descarga e pela falta dos seus acessórios.

Lisboa, 15 de Março de 1924.





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

## AVISO AO PÚBLICO

### 3.º Aditamento às Tarifas Internacionais P. H. F. (Números 1 e 2 de Grande Velocidade)

Em consequencia da alteração nos preços das tarifas dos Caminhos de Ferro francêses, as importâncias correspondentes ao percurso francês, que se acham indicadas nas tarifas acima designadas, são substituidas pelas que a seguir se indicam:

PERCURSOS	QUILÓMETROS	TARIFA INTERNACIONAL P. H. F. N.º 1-G. V. (Bilhetes simples)						TARIFA INTERNACIONAL P. H. F. N.º 2-G. V. (Bilhetes de ida e volta)						BAGAGENS  Por fracção individual de 10 quilogramas, comprehendidas as despesas de manutenção e imposto de transporte.
		Inteiros			Meios			Inteiros			Meios			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	
Françeses		Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco	Franco
De Hendaya/S. Jean de Luz	14	4,20	2,75	1,75	2,10	1,40	0,90	6,35	4,15	2,65	3,20	2,10	1,35	0,22 (a)
às estações Biarritz (Ville)...	30	9,05	5,95	3,70	4,55	3,00	1,85	13,55	8,90	5,60	6,80	4,45	2,80	0,40 (a)
da frente Bayonne.....	37	11,10	7,25	4,60	5,55	3,65	2,30	16,65	10,95	6,90	8,35	5,50	3,45	0,46 (a)
ou destas Bordeaux (S. Jean)	235	70,80	46,20	28,95	35,40	23,10	14,50	106,15	69,25	43,60	53,10	34,65	21,80	2,62
a Irun..... Paris (Quai d'Orsay)	823	247,90	161,75	101,80	123,95	80,90	50,90	371,85	242,65	152,90	185,90	121,35	76,45	9,05

(a) Mínimo de cobrança 1',20".

**NOTA** — Á partida das estações portuguezas deve ser cobrada uma taxa de 0,10 de impôsto de sêlo francês.

(a) Mínimo de cobrança 1,20.

**NOTA** — Á partida das estações portuguezas deve ser cobrada uma taxa de 0,10 de imposto de selo francês.

A importância a cobrar por despesas de transito de bagagens nas fronteiras de Fregeneda e Irun é de pesetas 2,50 em vez de 2,75 conforme está indicado no 1.º Aditamento às referidas tarifas.

No que não fôr contrário ao disposto na presente, continuam em vigor as disposições das supracitadas tarifas e do seu 1.º Aditamento com a modificação acima indicada.

Fica anulado o 2.º Aditamento, datado de 2 de Janeiro de 1923.

Porto, 10 de Março de 1924.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

*P. Rosa Mateus*