

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios de Comércio e Comunicações e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado  
Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921  
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liege, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuérpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 870

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário 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 Seca, 7

LISBOA, 16 de Março de 1924

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

Anexos d'este numero

Caminhos de Ferro do Estado. — Avisos ao Públ. 1.  
Seguros de mercadorias. — Abertura provisória do ramal de Viana-Doca. 2.  
3.º Aditamento ás tarifas internacionais P. H. F.  
Caminhos de ferro Portuguesas. — 1.º Aditamento á Tarifa de Despesas Acessórias. Imposto de selo e do fundo nacional de Assistência Pública. 4.  
4.º Aditamento á tarifa de camionagem, transportes entre Louzã e Avô, passando por Guis, Arganil, Coja e Vila Goya. — 5.º Aditamento á tarifa especial P. H. F. n.º 3-G. V. — Transporte de recovagens e géneros frescos entre Portugal e França. 7.  
7.º Aditamento á tarifa internacional n.º 312 — Grande Velocidade. 8.  
8.º Aditamento á tarifa internacional n.º 301 — Grande Velocidade. 9.  
e 9.º Aditamento á tarifa internacional n.º 302 — Grande Velocidade.

SUMMÁRIO

Ligações directas com Sevilha, por J. Fernando de Sousa pag. 58

A instrução do pessoal ferro-viário, por Andrade Gomes	pag. 61
União internacional de Caminhos de Ferro	63
A produção mundial do a. o.	63
A Exposição do Império Britânico	64
Linhos estrangeiros	65
Parte Oficial	66
O carvão do Ruhr	67
Os caminhos de ferro hespanhóis em 1923	67
Curso de cambios, comparados	67
Construções navares na Inglaterra	68
Viagens e Transportes	68
O «dispatching» na exploração dos caminhos de ferro	69
O agrupamento de caminhos de ferro na Inglaterra	69
Uma cadeira de língua portuguesa na Universidade da Califórnia	69

## Ligações directas com Sevilha

por J. FERNANDO DE SOUZA

Recordámos no artigo anterior, que ao assumpto consagrámos, os projectos sucessivos de ligação das linhas do Sul e Sueste com as hespanholas na direcção de Sevilha, desde o acordo de 1868 para a ligação de Pias com Gibraleon por Paimogo, até ao de 1884, que não chegou a ter sancção diplomática, para a de Evora a Zafra por Cheles.

Referimos os estudos da Comissão de 1898, que se inclinava a adoptar a segunda ligação, não a tendo proposto explicitamente por considerações de ordem militar.

Historiámos finalmente a construção da linha de Ayamonte a Huelva, ainda incompleta, conjugada com a da linha do Sado, constituindo um itinerario interessante para as comunicações de Lisboa com Sevilha, mais curto e pitoresco que o actual por Badajoz e Merida.

Surgiu agora a campanha, que registei, de elementos de Sevilha e de Serpa a favor de uma nova linha verdadeiramente directa de Serpa pelo Rosal a Sevilha.

No mappa que inserimos vão indicadas as diversas soluções sucessivamente aventadas.

Conforme recordei, a Comissão de 1898 propôz uma linha de fomento agrícola de Pias ao Pomarão. O decreto de 1902, que classificou as linhas de rede complementar, deixou indeterminada a origem, indicando Pias ou Serpa. Mais racional era a saída de Pias, que aproximava a linha de Aldeia Nova e de Ficalho e evitava dificuldades de construção.

Prevaleceu ultimamente a influencia de Serpa, emprehendendo-se a construção do ramal.

Se se vier a realisar a construção da nova ponte

sobre o Guadiana, a que nos referimos no artigo anterior, e portanto a ligação directa de Quintos com Serpa e a consequente inutilisação do troço entre aquella estação e a actual de Serpa, ficará o percurso para Moura acrescido de alguns kilometros e complicado com a reversão nas duas estações de Serpa.

A gravura junta deixa bem manifestas essas complicações e evidencia o erro cometido. Tal é elle que, se nova ponte se projecta construir com a cooperação da Administração das estradas, assisado seria suspender a construção do ramal nessa previsão e rectificar o troço Serpa-Pias. Reduzir-se-hia o custo d'este a pouco mais que a infrastructura por se aproveitar o material de via e ficaria directa a linha Beja-Quintos Serpa-Pias-Moura.

De Pias saharia mais tarde a linha Pias-Pomarão por Aldeia Nova, seguindo a cumeada, em vez de cortar os contrafortes a partir de Serpa.

Quanto á ligação directa com Sevilha, se predominar o criterio das estações militares, absolutamente hostil a novas ligações de via larga ao sul de Badajoz, fica prejudicada.

Alegam os que a combatem que, para o theatro de operações no sul, a base hespanhola de concentração de tropas deve ser a linha de Arroyo de Malpartida por Cáceres e Merida a Zafra, aproveitando as linhas de Almorchon e Zafra a Merida. A construção de uma linha que atravessasse a fronteira mais ao sul favoreceria a concentração, pois a respectiva zona se extenderia mais para o sul até ao entroncamento d'essa linha na de Merida, — Zafra-Huelva.

— A que vem receios de invasão, quando se acen-

tuam as tendencias para a aproximação das duas nações?

Eis o que alguns objectam ás severas precauções das auctoridades militares.

— Nem tudo que luz é oiro, poderiam estas responder. Importa não esquecer as latentes aspirações de iberismo, que um acontecimento propicio pode fazer passar da potencia ao acto, segundo a linguagem escolastica. Demais, lá está o velho aforismo latino a proclamar o *sí vis pacem, para bellum*.

A estas apreensões meticolosas podem-se contrapor as lições da experientia na ultima guerra.

Por isso as razões de ordem economica podem ser bastante ponderosas para prevalecerem a favor de uma nova ligação, conjugada com as convenientes precauções defensivas.

Não somos pois sistematicamente hostis ao seu estabelecimento.

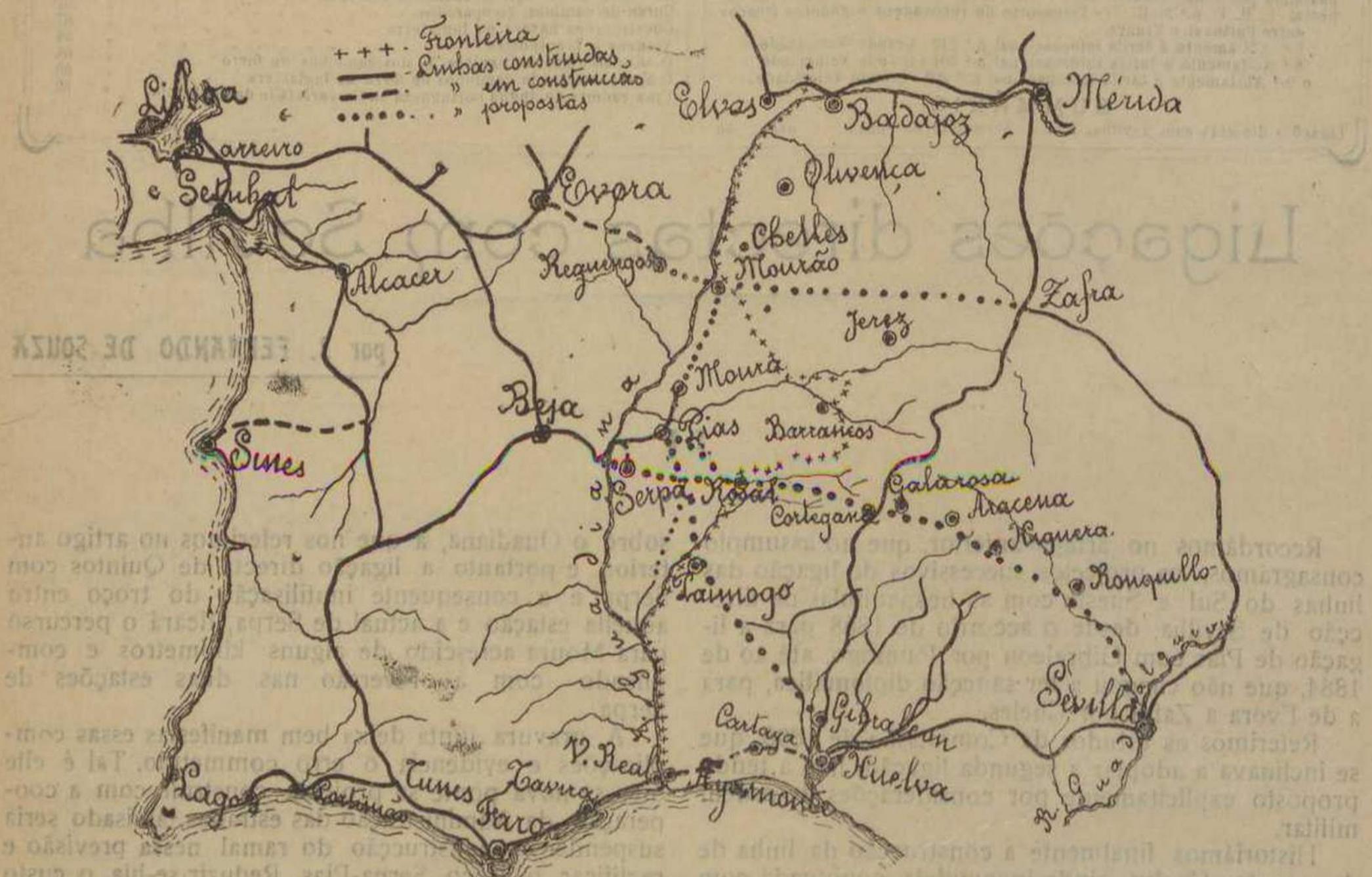
Ha razões economicas suficientes que a justifiquem? Pode-se esperar entre Lisboa e Sevilha movi-

ambos os casos Portugal teria apenas que construir um troço-curto, Reguengos-Mourão, ou Serpa-Rosal, conforme o caso, diferindo pouco em extensão. Não é pois enorme o encargo para nós.

Construida pela Hespanha uma das linhas para atender conveniencias da sua economia interna, insuficientes talvez para a determinar sem o objectivo da ligação com a nossa rede, entendo que deve iamos fazer o pequeno sacrificio que nos incumbe. Devo dizer que prefiria a linha de Zafra por poder trazer pela do Sul ao porto mineiro do Tejo avultadas quantidades de minério e porque o troço de 19 km. a construir em territorio portuguez faz parte da rede interna e teria sido já construído entre Reguengos e Mourão, se não fôra o importante dispendio com a ponte do Guadiana.

Mais ao Sul, julgo que deve ser inteiramente posta de parte a ligação de Paimogo a Gibraleon.

Se a Hespanha, por conveniencias da sua economia interna, construisse a linha de Sevilha ao Rosal,



mento intenso, que exija a construção de uma linha directa? Não será uma ilusão a esperança dessa grande corrente de viajantes transatlânticos atraídos pela exposição ibero-americana?

Estamos tão habituados a essas hyperbolicas previsões! Quem se não lembra da agitação das *forças vivas* do Porto a favor da linha de Barca de Alva a Salamanca, sem a qual cresceria a herva nas ruas da laboriosa capital do Norte? Que importancia se lhe atribuia nos discursos parlamentares em que se justificava a garantia de juro proposta!

Sejamos praticos. Seria interessante que houvesse entre Lisboa e Sevilha uma linha que encurtasse bastante o trajecto.

Para a estabelecer é a Hespanha que tem de suportar o maior encargo, como se vê pelo mapa junto. Quer se construisse a linha Zafra-Mourão, com 80 km., quer a de Sevilha a Rosal, com mais de 150 km., em

deveríamos ligar-a com Serpa ou Pias (de preferencia talvez com esta ultima localidade, fazendo-se o novo troço Quintos-Serpa-Pias) tomando-se na construção da ponte as convenientes precauções defensivas.

Se a Hespanha construir o troço Zafra-fronteira, cumpre-nos liga-lo com Reguengos, procedendo com iguais precauções relativamente á ponte do Guadiana.

A nossa acção depende pois do que em Hespanha se fizer e do criterio de ordem militar que for adoptado. Em ambas as hypotheses termo de construir cerca de 20 km. de linha facil.

O que deve merecer-nos a maxima atenção desde já são as instancias para a prompta conclusão da linha Ayamonte a Huelva.

Entretanto concluir-se-á a malfadada ponte de Alcácer, ficando assegurado um itinerario mais directo e pitoresco pelas linhas do Sado e do Sul até Villa

Real, completado pela serviço fluvial entre as duas margens do Guadiana.

E' isso que o senso pratico aconselha, conforme vimos no artigo anterior.

Sucede que actualmente está constituída a Junta Autónoma do porto comercial de Villa Real, que trabalha activamente para fazer concluir a linha hespanhola. Ha que obter a declaração oficial de caducidade da concessão para que outra entidade possa retomar os trabalhos.

A entrevista seguinte, publicada num jornal local *Os Novos*, mostra o estado da questão e o interesse com que está sendo versada por aquela corporação.

Depois do artigo do nosso numero anterior sobre a «Ligaçāo Lisboa-Sevilha», dum distinto colaborador deste jornal e sabendo nós, que se tinha efectuado uma reunião de elementos dos dois países interessados no assunto, decidimo-nos a procurar quem nos pudesse fornecer quaisquer informações, no intuito de bem esclarecer os nossos leitores sobre tão importante questão.

Por um feliz acaso encontrámos um amigo velho; depois de trocados os cumprimentos do estilo, do mais comedioso protocolo, contámos os nossos desejos e a dificuldade em obter as informações, que precisávamos.

— Eu lhe digo o que sei — respondeu o nosso amigo.

A Comissão era formada por elementos da Junta Autónoma das Obras do porto desta vila, os exm.<sup>ss</sup> srs. Manuel Ramires Manuel Cembrera, que não pôde comparecer por doença de pessoa de família, e mais este seu criado, acompanhados pelo exm.<sup>sr</sup> dr. Souza Coutinho, devotado cooperador de todos os trabalhos da Junta.

— Então — objectamos nós — o nosso bom amigo pode muito bem, se quiser, fornecer-nos todas as informações de que necessitamos para o nosso jornal.

— Da melhor vontade, ele respondeu.

— Escutem:

— Tínhamos tido informação de ter sido publicado na Gazeira Oficial de Espanha a caducidade da concessão do Caminho de Ferro de Ayamonte a Huelva, por não ter sido construído nos dois anos após o armistício, e pretendendo assegurar ao novo porto um tráfego importante, tanto de passageiros como de mercadorias, que este caminho de ferro representa, decidimos avisar-nos com o Alcaide de Ayamonte, D. Pedro Gutierrez, a quem procurámos interessar neste assunto.

D. Pedro Gutierrez, recebeu-nos com a nunca desmentida fidalguia espanhola e identificado rapidamente com os nossos desejos, pelos benefícios que esta linha ferrea traz á fronteiriça região andaluza, propôs-nos a partida imediata para Isla Cristina, onde acidentalmente se encontrava o Delegado Militar do Directorio Espanhol.

Feitas as devidas apresentações, este oficial, a quem a mesma captivante fidalguia distinguiu, conduziu-nos ao Ayuntamiento, onde abordámos o assunto na presença do Alcaide, o nosso querido amigo D. Roman Perez.

Em poucas palavras, identificados todos no mesmo interesse comum, combinou-se formar uma grande comissão luso-espanhola, que fosse a Huelva solicitar do Governador militar da Província, que intercedesse junto do Poder Central para que a caducidade fosse um facto, uma vez que D. Pedro Gutierrez já nos tinha informado que ela ainda não tinha sido publicada na Gazeira Oficial.

Essa comissão ficou composta dos elementos presentes e mais

os Alcaides de Leppe e Cartaya e dos representantes dos municípios de Vila Real de Santo António, Tavira, Olhão e Faro.

Covidadas estas Camaras a fazerem-se representar, todos aceitaram o convite e nomearam os seus delegados.

A partida, que tinha sido fixada para a passada quarta feira, 13 do corrente, teve de ser adiada, porque o Governador Militar de Huelva se ausentara por alguns dias para Madrid.

— Pode mais informar os seus leitores que, depois de obtida a caducidade da concessão, outra comissão irá a Madrid solicitar do Directorio que ponha a concurso a construção deste caminho de ferro. Nessa comissão, Portugal será representado pelo distinto engenheiro sr. Manuel Roldan.

— Mas então, interrompemos nós, a Junta Autónoma pretende assim travar a ligação Lisboa-Sevilha?

— A Junta Autónoma — continuou o nosso amigo — não tem receio da linha ferrea Lisboa-Sevilha, porque a reputa impraticável.

Tratando-se de caminhos de ferro de acesso á fronteira e como tal considerados estratégicos, não pode ser construída sem o parecer favorável do estado-maior dos exercitos dos dois países. E depois, esta linha tem 180 quilometros entre serras, o que torna a sua construção caríssima, não tendo portanto tráfego intermedio, que auxilie as despesas de exploração.

Ora este facto não se dá com a linha Ayamonte-Huelva, que, servindo o extremo da riquíssima região andaluza, assegura a expedição mais rápida dos produtos de exportação de Ayamonte e Isla Cristina.

— Creia, meu amigo, que ainda que pudesse ser um facto a ligação Lisboa-Sevilha por Serpa, a Junta procederia da mesma forma para garantir um maior movimento do porto, que está empenhada em construir.

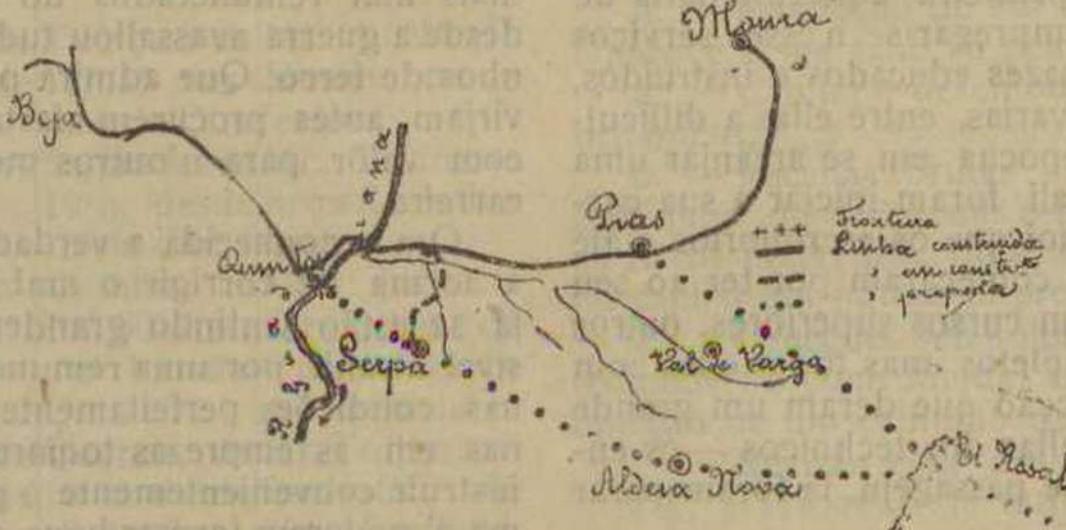
— E' ainda preciso atender, que o aumento de passageiros na linha do Sul, com a conclusão da linha do Vale do Sado, é quenos pode trazer melhoria de horários de material. Só assim podemos ter comboios rápidos para Lisboa com carruagem restaurante e wagons-camas nos comboios correios.

— Estava terminada a nossa entrevista; despedimo-nos e agradecemos ao nosso amigo as suas preciosas informações.

Esta exposição é na verdade interessante, mostrando-nos que a Junta autónoma de Villa Real está empenhada em promover a conclusão da linha Ayamonte-Huelva, como já em tempos ás diligências do Sr. Conselheiro Frederico Ramirez se deveu a concessão da linha de via larga e a sua construção, que a guerra faz paralysar.

Empenhada, como está, a Junta em dotar o porto comercial com as instalações e serviços necessários e correspondentes á importância do mesmo, construirá certamente as instalações exigidas nas duas margens pela navegação fluvial da travessia commoda e rápida do rio. Esses melhoramentos, conjugados com serviços rápidos de Lisboa a Villa Real e de Ayamonte a Sevilha, proporcionarão ao turismo um atraente itinerario, facilitando-lhe ao mesmo tempo a visita do Algarve.

E a este propósito observaremos que em vez de se multiplicarem esforços e dispersarem recursos por muitos portos no Algarve, preferivel parece melhorar decididamente os dois extremos, Villa Real e Lagos, com os quais está ligada toda a zona littoral pelo caminho de ferro, ficando assim bem servida a província.



# A instrucção do pessoal ferro-viário

POR ANDRADE GOMES

Uma das principaes preocupações das entidades que superintendem nos serviços de caminhos de ferro, deve ser a instrucção do pessoal.

Com pessoal insuficientemente habilitado não é possivel executar-se o serviço intelligentemente, de forma a satisfazer não só as exigencias do publico como ainda mais as das respectivas emprezas.

Isto que é rudimentar, não tem infelizmente, no nosso paiz, merecido aquela atenção que em outros paizes tem sido um dos melhores factores para o bom funcionamento dos serviços de caminhos de ferro. E isso não é para admirar, porquanto não tem sido só nos caminhos de ferro, como em quasi tudo na nossa terra, o que respeita a ensino profissional é no que menos se pensa.

O nível da instrucção do pessoal ferroviario em Portugal, não tendo nunca atingido o grau que devia, é hoje, com tristeza o reconhecemos, inferior ao que era ha alguns annos.

Quando em Portugal se montaram os primeiros serviços de caminhos de ferro, que o foram pela então Companhia Real, a primeira concessionaria de linhas ferreas, acorreu a empregar-se n'esses serviços um grande numero de rapazes educados e instruidos, que, por circumstancias varias, entre elles a dificuldade que havia n'essa epocha em se arranjar uma colocação razoavel, para ali foram iniciar a sua carreira de trabalho. Assim foi que os escriptorios e até as estações da companhia começaram por ter ao seu serviço individuos, uns com cursos superiores, outros com os seus cursos incompletos, mas todos elles com um certo grau de instrucção que deram um grande lustre á classe, isto sem fallar dos technicos — os engenheiros — que, diga-se de passagem, lá foram parar os mais ilustres.

Bachareis como Christovam de Moraes Sarmento, mais tarde o organisador e commissario geral da polícia de Lisboa, foram factores da C. P.

Homens como Antonio de Souza e Vasconcellos, escriptor e professor erudito; como o Dr. Carneiro; Julio Cesar Monteiro, Mendonça e Costa, o grande poeta João da Camara, e muitos outros cujos nomes nos não ocorrem, foram em principio factores, escripturarios, ou amanuenses, e mais tarde desempenharam logares primaciais na Companhia: Chefes de serviço e de Repartição, Inspectores, etc.

Pela C. P. passaram figuras que se destacaram na nossa sociedade pela sua fina educação e ilustração e, se alguns entraram a assumir desde logo logares superiores, como Miguel Queriol, Alfredo Krus, Arthur Perdigão, graças aos seus conhecimentos especiaes, a maioria começou por baixo e elevou-se pelo seu valor.

Ainda posteriormente a Companhia conseguiu recrutar por meio de concursos, pessoal de escriptorio com bastante cultura intellectual; mas nos ultimos annos nota-se, nas camadas sucessivas que tem aparecido aos concursos, uma importante baixa na percentagem dos candidatos com a necessaria instrucção se não tambem com a conveniente educação moral.

Nos concursos para praticantes de estação, então é um pavor.

E o que dizemos a respeito da C. P., torna-se extensivo a todos os outros caminhos de ferro do paiz.

Isto não quiere dizer que modernamente não se encontrem tambem algumas figuras distintas na classe,

tanto nos escriptorios como tambem nos serviços externos. A percentagem é que vae diminuindo sensivelmente. E não é dificil encontrar a causa d'este phomeno. A maneira que o paiz se tem desenvolvo, tem augmentado a facilidade de qualquer individuo de mediana ilustração se colocar e não sendo os empregos nos caminhos de ferro dos melhor remunerados, só para lá vae quem não consegue arranjar colocação mais compensadora.

Os serviços nos caminhos de ferro sendo dos que mais dispendio de energia exigem, tanto pela assiduidade como pela multiplicidade de coisas a que ha que atender, se não eram antigamente bem pagos, eram remunerados pouco mais ou menos pela mesma bitola nos demais serviços publicos, e as concessões de passes e bonus nas passagens aos agentes e suas familias, e ainda outras regalias de que desfructam, compensavam, até certo ponto, a diferença para menos dos ordenados auferidos por outras classes que as desejariam ter.

Hoje os logares nos caminhos de ferro são os mais mal remunerados do paiz, mercê da crise que desde a guerra avassallou tudo e em especial os caminhos de ferro. Que admira pois que para lá não convirjam, antes procurem afastar-se aqueles que se vêem com valôr para n'outros meios encontrarem melhor carreira?

Ora reconhecida a verdade do que deixamos dito, a forma de corrigir o mal cujos efeitos perniciosos já se estão sentindo grandemente, já que não é possivel atrahir por uma remuneração tentadora, pessoal nas condições perfeitamente desejaveis, consiste apenas em as emprezas tomarem sobre si o encargo de instruir convenientemente o pessoal recrutado, de forma a poderem formar bons agentes. E nós que temos uma tendencia especial para imitar tudo quanto se faz no estrangeiro, porque não havemos de seguir os exemplos que nos estão dando a França, a Inglaterra, e outros paizes, entre eles o Brazil, estabelecendo as emprezas cursos onde os seus empregados e operarios se possam instruir o suficiente para bem desempenharem as suas funções?

O Brazil, essa grande nação aonde nós levámos a civilisação e que está acompanhando os paizes mais adeantados em muitas manifestações do progresso e particularmente no que respeita a caminhos de ferro, oferece nos um belo exemplo.

A Direcção da "Viação Ferrea do Rio Grande do Sul", uma das principaes companhias brazileiras, tem em funcionamento nada menos do que onze escolas noturnas nas quaes se acham matriculados 300 alunos.

Essas onzes escolas destinadas a preparar pessoal de tracção, machinistas, fogueiros e operarios de outras categorias, funcionam junto dos depositos de tracção, e são dirigidas superiormente por engenheiros da Companhia.

Os resultados que vae obtendo são os mais satisfactorios, tendo a companhia no seu programa estabelecer tambem aulas preparatorias para os serviços de exploração.

Em França, varias companhias têem aulas para instruir o seu pessoal; onde porem, o ensino ferroviario tem tomado maior incremento é na Inglaterra. N'est paiz todas as emprezas ligam uma especial atenção á instrucção do seu pessoal, destacando-se,

porem, no primeiro logar a *London & North Eastern Railway*, que para o anno de 1923-1924 preparou um magnifico programa de lições ou conferencias a dar ao seu pessoal que a elas assiste voluntariamente.

O quadro que segue indica os centros onde se efectuam as conferencias, as materias versadas, dias e horas em que se realizam, e os nomes dos conferenciadores.

Centros	Materias	Dias e horas	Conferencia-dores
<i>Cambridge</i> Sala dos actos do Instituto de São Paulo.	Geografia ferro-viaria.	Quartas-feiras desde 10 de Outubro.	Mr. R. W. Stanners, catedratico da Universidade.
<i>Ipswich</i> Sala da igreja de S. Nicolau.	Legislação de caminhos de ferro.	Idem.	Mr. A. Leslie, professor.
<i>Norwich</i> Aula da Escola de Pontes e calçadas.	Economia ferro-viaria	Quartas das 14 ás 18h,45 desde 10 de Outubro.	Mr. W. T. Stephenson, catedratico.
<i>Nottingham</i>	Idem.	Quartas, ás 19 h. desde 10 de Out.	Mr. A. W. Kirkaldy, catedratico.
<i>Grontham</i> Aula de máquinas.	Legislação de caminhos de ferro.	Terças ás 18h,45 desde 9 de Out.	Mr. J. W. P. Mosley, professor.
<i>Sheffield</i> Universidade.	Geografia ferro-viaria.	Segundas ás 19 h. desde 15 de Out.	Mr. Rudmose Brown, catedratico.
<i>Doncaster</i> Salão de exposições.	Economia ferro-viaria.	Quintas, ás 18h,30 desde 11 de Out.	M. T. Jack, catedratico, da Universidade de Sheffield.
<i>Grimsby</i> Sala da igreja.	Legislação de caminhos de ferro.	Quartas, ás 19 h. desde 10 de Out.	Mr. Trotter, catedratico da Univ. Sheffield.
<i>Leeds</i> Universidade.	Exploração de caminhos de ferro.	Sextas, ás 19 h. desde 12 de Out.	Mr. Hallsworth, prof. do college Armstrong.
<i>Manchester</i> Universidade.	Economia ferro-viaria.	Quintas, ás 19h. 30 des- ton, catedratico.	Mr. T. S. Ashton, catedratico.

Cada conferencia deve durar uma hora.

Os programas das conferencias são os que seguem:

#### Exploração de caminhos de ferro

1.<sup>o</sup> — Funcção da exploração de um caminho de ferro.

2.<sup>o</sup> — Diferentes divisões de serviço de uma Companhia de caminhos de ferro moderno.

3.<sup>o</sup> — Serviço de passageiros.

4.<sup>o</sup> — Serviço de mercadorias.

5.<sup>o</sup> — Circulação de comboios de carvão e minério.

6.<sup>o</sup> — Problemas de desequilíbrio destes comboios.

7.<sup>o</sup> — Problemas especiais dos caminhos de ferro subterrâneos.

8.<sup>o</sup> — Vantagens e desvantagens da locomotiva electrica. Problema dos caminhos de ferro electricos.

9.<sup>o</sup> — Problema da segurança na exploração de caminhos de ferro.

10.<sup>o</sup> — Questão de eficiencia. Estatísticas dos serviços ferro-viarios.

11.<sup>o</sup> — Instrucção pratica do pessoal nos diferentes serviços.

#### Legislação de caminhos de ferro relativa ao transporte de passageiros e mercadorias

1.<sup>o</sup> Transporte de mercadorias.

2.<sup>o</sup> — Princípios da lei de Negligencia.

3.<sup>o</sup> — Deveres de quem tem a seu cargo a guarda e vigilancia dos caminhos de ferro.

4.<sup>o</sup> — Transporte de passageiros.

5.<sup>o</sup> — Diferentes aspectos da lei dos caminhos de ferro.

#### Geografia comercial e ferro-viaria no Reino Unido

Metade do curso é dedicado aos diferentes aspectos de carácter geral, dentro dos limites da propria Companhia do *North Eastern Railway*, e a outra metade aos aspectos de carácter particular.

#### Economia ferro-viaria

1.<sup>o</sup> — Os transportes e o desenvolvimento económico de um paiz.

2.<sup>o</sup> — Dependencia da industria e do comércio, do maior desenvolvimento dos transportes em caminho de ferro.

3.<sup>o</sup> — Organização de uma Companhia de caminhos de ferro.

4.<sup>o</sup> — Promoção de um caminho de ferro no Reino Unido e a sua sancção pelo Parlamento.

5.<sup>o</sup> — Capital e desembolsos dos caminhos de ferro britânicos.

6.<sup>o</sup> — Receitas brutas e líquidas. Dividendos dos caminhos de ferro em relação ao capital invertido e os riscos inherentes. Comparação com os rendimentos do capital em outras empresas.

7.<sup>o</sup> — Funcções económicas de um caminho de ferro moderno confrontadas com o alcance primitivo da função de um caminho de ferro.

9.<sup>o</sup> — Revisão geral das tarifas e preços.

10.<sup>o</sup> — Tribunal de tarifas de caminhos de ferro e suas funcções económicas.

11.<sup>o</sup> — Princípios em que se baseiam os preços das tarifas de caminho de ferro.

12.<sup>o</sup> — Estudo histórico do aumento do tráfego de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro britânicos.

13.<sup>o</sup> — Repartição central de compensação.

14.<sup>o</sup> — Transportes por caminho de ferro e sua competencia por outros meios de transporte.

15.<sup>o</sup> — Os caminhos de ferro e o Estado.

16.<sup>o</sup> — Propriedades do Estado. Fiscalização do Estado nos caminhos de ferro da Índia, Sul de África, Alemanha, França, Itália e Estados Unidos da América.

17.<sup>o</sup> — Comparação dos caminhos de ferro britânicos com os de outros países no que respeita à sua organização, serviços e despesas.

Nos fins dos annos lectivos os agentes que frequentaram estes cursos são submetidos ao exame das diferentes matérias n'elles versadas, e para melhor se prepararem, a companhia indica-lhes os livros que convém adquirir, fornecendo-lhes gratuitamente alguns d'elles.

Os pontos onde se realizam as conferencias são grandes centros de pessoal, cuidando também a companhia de prestar a conveniente instrucção aos agentes que por exercerem as suas funções em lugares muito afastados, não podem a elles assistir. Para os agentes que vivem em povoações proximas d'esses

centros, fornece a companhia passes gratuitos para, fóra das horas do serviço, poderem frequentar os cursos.

Como se vê este modelo é tentador. Imita-lo seria, na nossa terra, como é vulgar dizer-se, meter uma lança em África. Mas já não exigiríamos tanto. Contentar-nos-hiamos com coisa mais comesinha. Não se nos afigura muito difícil que as empresas (companhias e Estado) estabelecessem nos principais centros de população ferro-viaria como Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Porto e Figueira, além de aulas para os praticantes das estações, como em tempos teve a C. P. em Lisboa, cursos para o pessoal de tracção junto dos depósitos de máquinas, para o pessoal operário, e ainda para os praticantes de escriptorio e todo o pessoal que os quizesse frequentar, fóra das horas regulamentares do serviço. Os programas seriam elaborados pelas empresas e a lecionação ficaria a cargo de agentes superiores das mesmas, que perceberiam por tal serviço uma pequena gratificação, quando não pudessem prestar-se a fazê-lo gratuitamente.

Não vemos nada que possa obstar à prática do estabelecimento do ensino como indicamos, e estamos convencidos que os resultados seriam extraordinariamente vantajosos para as empresas, para o seu pessoal e para o público que passaria a ser mais conscientemente servido do que está sendo.

*Enc.*

## UNIÃO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

### Adiamento das reuniões das comissões

A Administração dos Caminhos de Ferro Italianos chamou a atenção do Secretariado Geral de U. I. C. para o facto das reuniões das diferentes comissões estarem marcadas para o mês de Abril, em Florença, em dias que iam coincidir com a data em que devem ser realizadas as eleições legislativas naquele país, eleições que devem ter lugar em 6 do mesmo mês e que, até certo ponto, iam prejudicar a boa sequência dos trabalhos a realizar.

Baseada neste argumento propôs a mesma Administração que as reuniões fossem adiadas para depois da Páscoa e, com essa proposta concordaram os delegados que compõem o Comité de Gestão que, depois das consultas estipuladas pelos estatutos resolveu fazer o adiamento pedido.

Nestas condições as datas para reunirem em Florença as comissões das U. I. C. foram modificadas para os dias:

Comissão das "Questões Técnicas" — 23 de Abril  
Comissão do "Trafego de Mercadorias" — 28 de Abril.

Comissão de "Troca de Material Circulante" — 1 de Maio.

Comissão de "Contas Correntes e Cambios" — 5 de Maio.

Comissão de "Trafego de Passageiros" — 8 de Maio.

Pela mesma razão e convindo, por sua vez, alargar quanto possível o prazo dentro do qual as Administrações-Membros da União encarregadas do estudo das diversas questões, devem enviar os seus relatórios, que ao Secretariado, quer ás demais Administrações-Membros, as datas máximas para esse envio foram também marcadas de novo como segue:

Comissão das "Questões Técnicas" — 2 de Abril.  
Comissão do "Trafego de Mercadorias" — 7 de Abril.

Comissão de "Troca do Material Circulante" — 10 de Abril.

Comissão de "Contas Correntes e Cambios" — 14 de Abril.

Comissão do "Trafego de Passageiros" — 17 de Abril.

## A produção mundial do aço

Já antes da guerra europeia a América do Norte tinha roubado ás nações da Europa o primeiro lugar entre as nações produtoras de aço, acentuando-se a sua proponderância depois do conflito europeu, a ponto de hoje, exceder em muito a produção total de todas as nações da Europa, tendo atingido em Maio do anno passado a quantidade de 4.200.000 toneladas.

A Alemanha, que em 1913, ocupava o segundo lugar deixou muito a sua produção que então, era superior á soma da Inglaterra, França, Bélgica e Luxemburgo, sendo actualmente difícil avaliar a sua produção que, em 1921, se mantinha em cerca de 740000 tonelados mensais.

E, por este facto a Inglaterra o segundo paiz produtor de aço,

Quanto á França, apesar de voltar a adquirir a Alsácia Lorena e com ela as suas oficinas, esse aumento de produção não compensou o que produz pela inutilização das oficinas da região do Norte, onde se travaram os mais intensos combates e pela insuficiencia de cota metalurgico, e a sua produção de aço ficou durante muito tempo inferior á de antes da guerra.

Em 1922 a produção levantou-se sensivelmente, para, depois da ocupação do Ruhr e da interrupção de encomendas de cota metalurgico alemão, voltar a descer, levando a industria francesa a uma situação deveras difícil, como se pode calcular avaliando pela produção de ferro fundido, que baixou cerca de 500 toneladas nos ultimos meses de 1922 e 300 toneladas em Fevereiro e Março de 1923.

A produção mundial ao aço foi, em Setembro do ano passado, e podem considerar-se estes numeros como sensivelmente eguaes aos da actualidade, a seguinte, pelos diferentes paizes;

Estados Unidos	3.400	toneladas
Inglaterra	700	"
França	400	"
Bélgica	200	"
Luxemburgo	100	"

## A exposição do Império Britânico

Deve inaugurar-se no proximo mês de Abril em Wembley, subúrbio de Londres, a grande exposição do Império Britânico que, pela, quantidade diversidade e riqueza de productos e objectos expostos, vindos das ilhas britânicas e de todas as grandes colônias inglezas, está destinada a produzir um grande sucesso.

Uma das mais interessantes reliquias que figuram neste grandioso certamen é a primeira locomotiva de caminho de ferro, construída há um século por George Stephenson, a qual se encontra em Barlington de onde em breve será transportada para Wembley.

Por ocasião da exposição todas as companhias inglesas concederão a redução de 50% nos preços dos transportes de todas as mercadorias e animais destinados á exposição, tanto a ida como á volta.



**Linhos francesas.**—Para evitar ter o Estado de adeantar dinheiros ás emprezas ferroviarias para poderem fazer face ás suas despezas que tem aumentado desproporcionalmente ás receitas, o que de resto, tem dado pessimos resultados em todos os prízes que tem seguido essa politica, o governo francez autorizou em definitivo os seguintes aumentos nos preços das tarifas.

50 % nos lugares de 1.ª classe; 48 % nos de 2.ª e 47 % nos de 3.ª e 12 % nas de mercadorias.

Estes aumentos, ao que parece, chegarão apenas para cobrir o déficit das Companhias que até aqui estava sendo suportado pelo Estado.

—Vão muito adeantados os trabalhos de electrificação das linhas suburbanas de Paris, do caminho de ferro do Estado, esperando-se que ainda este mez se realize a inauguração da circulação dos comboios electricos entre Paris e Beçon-les-Bruyeres, e entre Paris e Bois-Colombes.

As centraes de Nanterre a Issy-les-Molineaux, cada uma com quatro grupos de 5.000 kilowats, já se encontram funcionando.

Colocaram-se cabos de alta tensão e pouco falta para concluir a instalação das sub-estações.

Serão postas em circulação 120 locomotivas electricas, das quaes já foi recebida a maior parte. Estas machinas são de quatro motores, medem 18,66 de comprimento; pesam 57 toneladas cada, e as carruagens têem logares para 84 passageiros sentados e 100 de pé.

Os Caminhos de ferro do Estado calculam inaugurar muito brevemente a secção de Paris a Versailles, e em Abril de 1925 a de Paris a Saint Germain.

**Linhos americanas.**—Segundo alguns jornaes americanos, a quantia que o governo dos Estados Unidos convencionou abonar ás diferentes emprezas de caminhos de ferro, pelos prejuizos causados pela mobilização das suas linhas durante a guerra europeia, ascede a 1.696 milhões de dollars.

**Linhos hespanholas.**—Efectuaram-se recentemente com o melhor exito as experiencias da electrificação da linha do porto de Pajares, entre as estações de Ujo e Campomanes (Oviedo), circulando comboios numa velocidade maxima de 55 kilometros a hora.

As locomotivas utilizadas têem 14 metros de comprimento, tres freios electricos e 1.800 cavalos de potencia, podendo subir o porto com comboios de 350 toneladas.

A corrente alterna de 30.000 volts, que na estação de Cobertoria se converte em continua é fornecida pela Electra del Viesgo.

—Acham-se muito adeantadas as obras de construção da linha entre Monistral a Manresa, dos Caminhos de ferro Catalães, esperando-se que dentro de um mez esteja assente toda a via.

**Linhos brasileiras.**—Durante o ano de 1923, a Companhia do Great-Western transportou nos seus comboios nos diferentes ramaes, 3.056.046 passageiros, que renderam a quantia de 5.564:447\$810; 33.694 toneladas de bagagem, que deram a receita de 2.475:714\$160; 1.762.405 toneladas de mercadorias, rendendo reis 16.692:784\$000; e 91.075 animaes no valor de 230:206\$150; tendo sido expedidos 94.857 telegramas

que renderam 152:210\$390, e tendo tido mais, de receitas varias, a quantia de 492:238\$770:

Somando todas essas parcelas, tem-se que o rendimento geral da Companhia no ano findo foi de 25.498:925\$580.

—A Companhia Paulista acaba de dar publicidade ao relatorio apresentado pela sua directoria em assembleia geral dos acionistas, e referente aos serviços da mesma via ferrea durante o ano de 1922.

Por este relatorio vê-se que o numero de passageiros transportados naquele ano subiu a 3.078.859, enquanto no ano anterior atingira a 2.888.910.

O numero de animaes transportados elevou-se a 377.790, contra 292.832 no ano anterior, tendo sido transportadas, ainda 18.788 toneladas de bagagens e encomendas, 320.079 de café e 1.226.982 de mercadorias diversas.

O movimento financeiro foi, ao que alude o relatorio, o mais lisonjeiro, pois que, da receita de 43.359:672\$691 e da despesa de 31.759:440\$269, resultou um saldo de 13.600:232\$422.

Como se vê, a situação geral da Companhia, é das mais satisfactorias.

—A renda da Estrada de Ferro Central do Brazil, durante o mez de Dezembro ultimo, atingiu á importancia de 10.926:300\$000.

**A nacionalisação dos caminhos de ferro irlandeses.**—Foi rejeitada pelo partido trabalhista por 56 votos contra 16, uma proposta apresentada na Camara dos Deputados da Irlanda no sentido de serem nacionalizados os caminhos de ferro.

O Governo manifestou-se contra a proposta considerando-a prejudicial aos interesses do paiz, afirmando que muito embora fosse favoravel á centralização dos caminhos de ferro, não podia ir além de certos limites, porque depois de ter examinado detidamente o assunto, se viu forçado a mudar de ideias sobre a política ferro-viária.

O governo irlandez tinha marcado o prazo de tres meses ás companhias para combinarem entre si o agrupamento das linhas ferreas, e no caso de não chegarem ao acordo ser-lhe-ia imposto pelo governo. Sucedeu, porém, que duas das principaes companhias: o Great Southern & Western e o Midland & Great Western se puzeram de acordo, mas não conseguiram obter a adesão da Dublin & South Eastern Railway e de outras linhas tambem importantes.

Em vista d'isso o governo antes de resolver o caso, pensa consultar as companhias sobre o problema da limitação das rôdes que formará cada grupo.

Haverá portanto uma certa demora até que a questão se resolva.

## Companhia de Seguros FIDELIDADE

Recebemos o Relatorio e contas d'esta antiga e prospéra Companhia do exercicio do anno passado, que foi presente á Assembleia Geral que se realizou no dia 16 do mez findo, tendo sido aprovados bem como o competente parecer do Conselho Fiscal.

Segundo esse Relatorio a Companhia fechou o anno com o saldo de Esc. 594.876\$48 do qual Esc. 403.200\$00 foram, por proposta da Direcção, destinados ao dividendo de Esc. 300\$00 por accão, passando o renascente a conta nova.

Como se vê a situação d'esta Companhia é das mais lisonjeiras, pelo que a Assembleia aprovou um voto de louvor á Direcção que tão zelosamente tem gerido os negocios da Companhia.



## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DO INTERIOR

#### Direcção geral de administração política e civil

LEI: 1.550

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte;

Artigo 1.º São autorizadas as Câmaras Municipais dos concelhos de Alenquer, Cadaval, Bombarral, Lourinhã, Peniche e Vila Franca de Xira a constituírem-se em federação regional para a construção e exploração de um caminho de ferro de via larga, partindo da estação do Carregado ou da de Vila Franca de Xira, com a bitola de 1m,67 ou de via reduzida, utilizando ou não neste caso o leito das estradas, tendo o seu *terminus* em Peniche e passando por Merceana, com as seguintes bases:

#### BASE 1.º

A federação das Câmaras Municipais de Alenquer, Cadaval, Bombarral, Lourinhã, Peniche e Vila Franca de Xira submeterá à aprovação do Governo, no prazo máximo de dois anos, o projecto para a execução do citado caminho de ferro.

#### BASE 2.º

Depois de aprovado o projecto da federação das câmaras municipais e realizado o contrato de concessão, a federação, nas condições impostas pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, dará começo aos trabalhos no prazo máximo de seis meses.

#### BASE 3.º

A federação fará a exploração por sua conta, podendo, contudo, mediante a devida autorização do Governo, fazer a transferência da sua concessão a qualquer companhia ou sociedade portuguesa constituída ou por constituir.

#### BASE 4.º

Todo o material a empregar, quer fixo, quer circulante, será de boa qualidade e dos melhores modelos.

#### BASE 5.º

O Estado poderá fazer o resgate desta linha, no fim de quinze anos, a contar da data do contrato da concessão e nas condições vigentes em contratos desta natureza.

Art. 2.º É autorizada esta federação a realizar os empréstimos que julgue necessários à construção do referido caminho de ferro destinado exclusivamente a esse fim e constituídos por capitais portugueses.

§ único. Se se verificar que as receitas são insuficientes para os encargos da exploração, o Governo autorizará estabelecer tarifas especiais.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e os Ministros do Interior e do Comércio e Comunicações o façam imprimir, publicar e circular nos Paços do Governo da República, 27 de Fevereiro de 1924. — MATEUS TRÍXIRE GOMES. — Álvaro Xavier de Castro. — Alfredo Ernesto de Sá Cardoso. — António Joaquim Ferreira da Fonseca.

### MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do n.º 5)

2.º Receber qualquer remuneração de colectividades ou de particulares por serviços que tenham de desempenhar por virtude das suas funções.

3.º Desempenhar qualquer cargo administrativo renumerado ou não, electivo ou de nomeação, sem passarem à situação de licenciados, salvo autorização especial do administrador geral, devidamente fundamentada.

Art. 364.º A aplicação da presente organização e do regulamento da polícia e exploração dos caminhos de ferro será definida pelos seguintes diplomas:

- 1.º Regulamentos especiais;
- 2.º Ordens da Administração geral;
- 3.º Ordens das Direcções;
- 4.º Instruções gerais e especiais;
- 5.º Circulares;

§ 1.º Os regulamentos especiais contêm disposições de execução permanente promulgadas pelo administrador geral ou pelos directores com aprovação daquele.

§ 2.º As ordens da Administração Geral e das Direcções contêm disposições gerais regulando um ou mais ramos de serviços, subordinados sempre às leis ou disposições regulamentares e bem assim as disposições sobre movimento do pessoal.

§ 3.º As instruções gerais ou especiais contêm disposições que elucidam o pessoal acerca da forma de executar o são promulgadas pelo administrador geral ou pelos directores, quando gerais, e pelos chefes de serviço, quando especiais, com o visto do respectivo director.

§ 4.º As circulares são da competência dos chefes de serviço e transmitem a todos os empregados dele dependentes, quando tenham o carácter de generalidades.

Art. 365.º A Administração facultará a cada empregado um exemplar dos regulamentos e instruções que é obrigado a conhecer para o desempenho do seu cargo e do imediato a que possa ser promovido, a fim de o habilitar a instruir-se acerca das funções que lhe incumbem.

§ único. Serão punidos disciplinarmente os empregados que não conservarem cuidadosamente os regulamentos que lhe forem distribuídos.

Art. 366.º É concedido a todo o pessoal dos diferentes serviços, permanente nas estações, o cultivo de terrenos que estiverem disp. níveis dentro das agulhas das mesmas estações. Esta concessão é extensiva à via corrente para o pessoal do Serviço de Via e Obras.

Art. 367.º A Administração fornecerá a todo o pessoal a ferramenta e utensílios necessários para o desempenho do serviço.

§ 1.º Os empregados que perderem ou não cuidarem convenientemente as ferramentas que lhes forem confiadas serão compelidos ao seu pagamento ou punidos disciplinarmente.

§ 2.º A disposição deste artigo não é aplicável aos operários do Serviço de Estudo e Construção com respeito às ferramentas, que é de uso profissional a esse pessoal.

Art. 368.º É criado um fundo permanente destinado exclusivamente à construção de habitações para todo o pessoal ferroviário dos Caminhos de Ferro do Estado e composto:

a) Das verbas que para esse fim serão anualmente consignadas no orçamento do fundo especial;

b) Da verba de 1.500\$ a que se refere a lei n.º 1327, de 25 de Agosto de 1922;

c) De uma contribuição satisfeita por todos os empregados que habitem em casa da Administração;

d) De quaisquer outras importâncias que seja possível obter para o fim indicado.

§ 1.º A importância da contribuição a que se refere a alínea c) será fixada pelo administrador geral mediante proposta dos directores, informados por comissões especialmente nomeadas para esse fim e constituídas por três funcionários de nomeação dos directores e qual o delegado do pessoal, escolhidos entre aqueles a que se refere o art. 283.º

§ 2.º A Administração designará qual o pessoal que tem direito a habitar as casas já existentes, assim como aquele que deverá ir ocupar as que forem sendo construídas.

§ 3.º Ao pessoal que pela natureza do seu serviço se reconheça que devia desde já ocupar casa da Administração poderá ser abonado um subsídio para renda de casa quando não haja habitação disponível para lhe fornecer.

§ 4.º As direcções adoptarão as medidas convenientes a fim de colocar as moradas do pessoal nas estações e linhas em exploração, em condições higiênicas, fazendo-as inspecionar pelo pessoal sanitário, cumprindo ao pessoal que as habite conservá-las em perfeito estado de asseio.

Art. 369.º É instituído um prémio destinado aos mestres e contramestres das oficinas gerais das Direcções, com o fim de os interessar na boa e rápida execução dos trabalhos de construção, montagem e reparação do material circulante e fluvial.

§ único. A verba destinada a esse fim será anualmente inscrita no orçamento, não podendo ser inferior a 5.000\$ e a sua distribuição será regulada em instruções especiais.

Art. 370.º Todos os empregados que sejam transferidos têm direito ao transporte gratuito de sua família e de seu mobiliário, sobre o percurso nos Caminhos de Ferro do Estado, quaisquer que sejam os motivos e as circunstâncias dessa transferência.

Art. 371.º As importâncias das Cauções e fianças dos empre-

gados da Tesouraria, Movimento e revisão de bilhetes será fixada pelo Conselho de Administração.

§ 1. As cauções ou fianças dos empregados têm de ser prestadas antes de lhes ser dada posse dos lugares.

§ 2. As fianças e cauções revestirão a forma que, sem prejuízo para a Administração fôr mais favorável para os empregados, podendo ser prestadas em dinheiro ou em títulos da dívida pública portuguesa, à cotação do dia, e serão depositadas na Caixa Económica, à ordem da Administração, em livretes individuais;

§ 3. As fianças ou cauções poderão ser prestadas ou reforçadas (quando seja necessário por motivo de desvalorização da espécie em que tenham sido prestadas) em prestações cujo número será fixado pela Administração para cada caso especial.

§ 4. Os empregados poderão receber no fim de cada ano os juros vencidos, com prévia autorização da Administração.

Art. 372. É permitido ao pessoal superior dos serviços, aos fiéis cobradores e ao pessoal da polícia e exploração, deva damente juramentar, o uso e porte de arma, ficando estes empregados, obrigados, quando a usarem, a trazerem consigo o competente bilhete de identidade autenticado com o sôlo em branco da Administração.

Art. 373. De todos os empregados haverá uma caderneta biográfica, onde serão registadas as suas faltas, punições, licenças, e quaisquer outros despachos, reoluções ou informações referentes ao seu serviço.

§ 1. Esta caderneta acompanhará o empregado quando ele fôr transferido de um para outro serviço e estará arquivada no serviço em que o empregado esteja exercendo as suas funções.

§ 2. É absolutamente proibido figurar qualquer recomendação nestas cadernetas. Qualquer infração a esta disposição será punida disciplinarmente.

Art. 374. É igualmente proibido, sob pena de procedimento disciplinar, responder a quaisquer recomendações visando agentes dos Caminhos de Ferro do Estado, ou candidatos a quaisquer exames ou concursos.

Art. 375. Em dois em dois anos a Administração Geral fará publicar em ordem de serviço o quadro de todo o pessoal permanente.

Art. 376. A Administração poderá, em casos devidamente justificados, permitir o regresso ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado dos empregados que voluntariamente tenham deixado o mesmo serviço, pedindo a demissão, desde que se observe o disposto nas condições gerais de admissão na parte aplicável, e sumamente quando se tratar de empregados que tenham tido bom comportamento no serviço dos caminhos de ferro.

§ 1. Não poderão ser readmitidos ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado os empregados que tenham sido demitidos por qualquer falta, salvo o caso de revisão do processo.

Art. 377. O tempo de serviço efectivo dos empregados será contado desde a data da sua admissão, deduzindo-se as ausências por faltas não justificadas, o tempo de licença sem vencimento, de suspensão e de ausência por motivo de doença além de 90 dias em cada ano.

§ 1. Aos empregados readmitidos contase há o tempo únicamente desde a data da readmissão.

§ 2. É contado como tempo efectivo de serviço o tempo de serviço militar obrigatório.

Art. 378. A admissão de todo o pessoal nos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado é feita sob a forma de contrato de trabalho.

§ 1. Para os empregados do quadro o contrato considera-se vitalício e só pode ser rescindido pela demissão aplicada nos termos desta organização, ou a pedido do interessado, pela supressão do cargo ou por abandono do lugar.

§ 2. Para todos os empregados eventuais o contrato é provisório, e pode ser rescindido desde que à administração ou ao interessado assim convenha.

Art. 379. Toda a correspondência da Administração Geral com as direcções, e destas com os serviços e vice-versa é considerada interna e como tal feita sob a forma de comunicação.

Art. 380. Os assuntos a resolver entre os directores e o administrador geral, e entre os chefes dos serviços e os directores, devem de preferência e sempre que seja possível ser tratados verbalmente, e submetidos a simples despacho.

Art. 381. Os chefes dos serviços do Movimento, Via e Obras e Material e Tracção, deverão reunir em transferência uma vez por mês com os chefes de divisão e os chefes das secções ou inspetores seus subordinados.

§ 1. As reuniões terão lugar sem convocação, em dia fixado.

§ 2. Quando circunstâncias especiais o exijam as conferências podem ser mais frequentes e neste caso serão feitas convocações especiais.

Art. 382. As conferências são especialmente destinadas:

1. A abreviar a resolução dos assuntos de serviço;

2. A estabelecer entre os chefes de serviço e os seus delegados, uma conformidade de pontos de vista;

3. A substituir quanto possível as trocas da correspondê-

cia para o exame de informação dos assuntos de serviço, comuns a várias estações.

Art. 383. Nestas conferências os assistentes deverão fazer comunicações acerca dos assuntos importantes ainda que de interesse privativo das suas secções, devendo especialmente entender-se acerca das medidas tendentes:

1. A assegurar a regularidade e a segurança do serviço;
2. A melhorar as instalações;
3. Procurar a satisfação dos interesses do público;
4. A obter uma melhor utilização dos meios de transporte;
5. A realizar economias de despesas;
6. A procurar evitar desvios do tráfego.

Art. 384. Mensalmente, e com o mesmo objectivo dos artigos anteriores, os directores reunirão em conferência com os chefes dos respectivos serviços.

Art. 385. Salvo impedimento absoluto e justificado é obrigatória a presença nestas conferências de todos os funcionários que por dizer de cargo nelas devam tomar parte.

Art. 386. Sempre que se tornar necessário atendendo à intensidade do trabalho, o inspector chefe das oficinas gerais poderá ser coadjuvado no seu serviço por um dos mestres das mesmas oficinas expressamente nomeado para esse fim pelo respectivo chefe de serviço.

Art. 387. No provimento dos lugares do Serviço de Via e Obras é dada preferência aos agentes dos Serviços de Estudos e Construção.

(Continua)

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, declarar de utilidade pública, nos termos da lei de 26 de julho de 1912, a expropriação da parcela de terreno, com a área de 90 metros quadrados, pertencente a António Perira Bernardino, situada junto da passagem de nível ao quilómetro 89,090 da linha de Oeste, conforme consta da planta junta ao processo n.º 2.773, a fim de nela ser construída uma casa de guarda para a referida passagem.

Paços do Governo da República, 12 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Pereira da Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que seja declarada de utilidade pública, nos termos da lei de 26 de julho de 1912, a expropriação dos terrenos necessários para a ampliação da estação de Vila Nova de Gaia e suas dependências, conforme a planta-desenho n.º 2.776 junta ao respectivo processo.

Paços do Governo da República, 2 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Pereira da Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas: manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, declarar de utilidade pública, nos termos da lei de 26 de julho de 1912, a expropriação de terreno com a área de 213.055 m<sup>2</sup>25 denominada de Vale dos Ovos, concelho de Tomar, pertencente à respectiva Câmara Municipal e situada à direita da linha do Norte, ao quilómetro n.º 2.778, constituindo este terreno dependência da linha férrea para ser explorado como pedreira.

Paços do Governo da República, 20 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, António Joaquim Pereira da Fonseca.

## O Carvão do Ruhr

De acordo com recentes dados estatísticos, a produção do carvão no Ruhr durante o ano de 1923 foi 70 % inferior à do ano anterior excedendo a do coke de 35 % à de 1922.

## Os caminhos de ferro hespanhoes em 1923

As dificuldades com que as empresas ferro-viarias hespanholas tem vindo luctando em consequencia da guerra, e a indecisão da parte dos governos em solucionar a crise por uma reforma de regulamentação dos caminhos de ferro, de maneira a que as empresas pudessem garantir-se contra os prejuizos resultantes do enorme acréscimo das despezas, aumentando os preços das tarifas, não permitiram a que, durante estes ultimos seis anos, as linhas ferreas tomassem a expansão necessaria para atender ás exigencias crescentes do comercio e da industria.

O retrahimento do capital para a construção e desenvolvimento de novas linhas foi uma das consequencias de não se ter solucionado o problema, e por isso, sendo a Hespanha um dos paizes em que antes da guerra se estava dando grande incremento a extensão da sua rede, desde 1918 até o fim de 1923 apenas foram abertas á exploração 398 kilometros de via, ou seja uma media de 66 kilometros por ano.

Esses 398 kilometros são assim distribuidos:

1918 .....	22	kilometros
1919 .....	93	"
1920 .....	13	"
1921 .....	86	"
1922 .....	132	"
1923 .....	52	"

Os 52 kilometros inaugurados no ano passado correspondem: 29 á linha de Léon a Matalhana (via estreita); 12 á linha electrica de Cercedilha ao porto de Guadarrama; 4 á secção de Quel a Arnedo da linha de via reduzida de Colahorra a Arnedillo, e 7 ao ramal de via reduzida de Oñate a San Prudencio, explorado pelo Estado.

Com estes 52 kilometros a rede ferro-viaria do paiz vizinho ficou contando 16.072 kilometros.

Actualmente encontra-se em construção grande numero de linhas, mas em algumas d'elas correem morosamente os trabalhos, sendo aquelas em que se nota maior actividade a transpyrenaica de Lerida a Saint-Girons; a de Victoria a Estella; de Oñate a San Clemente; de Olesa a Manresa Alta; de Ferrol a Gijon e o trajecto de Alocén a Cifuentes.

As tres primeiras são construidas pelo Estado; a de Olesa a Mauresa Alta pela Companhia dos Catalães, e o trajecto de Alocén a Cifuentes pela Companhia de Madrid a Aragão.

Todas estas linhas se encontram bastante adeantadas e talvez possam ser inauguradas ainda este ano.

As linhas da Puerta del Sol a Goya e a Quevedo, do Metropolitano Affonso XIII, de Madrid, vão também muito adeantadas, assim como as do Metropolitano de Barcelona que conta inaugurar ainda este ano a sua linha longitudinal.

Pelo que respeita aos productos da exploração no anno findo, embora não sejam ainda conhecidas oficialmente as respectivas cifras, pelos dados já conhecidos e a que a imprensa já fez referencia, calcula-se a receita bruta em pesetas 682.333.000, contra 647.734.394 no anno anterior, havendo portanto um augmento de 34.598.606 pesetas.

Essas receitas correspondem nos dois exercícios ás companhias seguintes:

	1922	1923
Pesetas	Pesetas	
Norte .....	293.847.117	308.500.000
M.-Z.-A. ....	257.748.776	275.500.000
Andaluces .....	54.138.190	54.026.000
Linares-Almeria .....	7.375.205	8.227.000
M.-C.-P. ....	12.098.804	12.200.000
Oeste .....	8.576.823	8.280.000
Medina-Zamora-Orense- Vigo .....	6.928.351	7.700.000
Lorca-Baza-Aguilas .....	4.371.837	5.100.000
Medina a Salamanca .....	2.649.201	2.800.000
Total .....	647.734.394	682.333.000

Como se vê, á excepção das linhas dos Andaluces e do Oeste de Hespanha que tiveram uma pequena baixa de receitas, todas as demais companhias tiveram importantes augmentos. Resta conhecer as despezas para se poder avaliar da sua situação financeira.

No anno passado fusionaram as linhas de San Sebastian á fronteira francesa, de San Sebastian a Hernani, Irun a Fuenterrabia e de Pamplona a Andoain e Lasarte que estão sendo exploradas por uma nova empresa que para esse fim se constituiu sob o nome de "Sociedade Exploradora de Caminhos de Ferro e Tremvias.

Se como se espera dentro em breve fôr publicada a nova regulamentação em bases criteriosas que permitam uma boa exploração, os caminhos de ferro hespanhoes devem entrar n'uma nova fase de prosperidade.

Total

## Curso de cambios, comparados

Em 26 de fevereiro			Em 15 de fevereiro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, cheque .....	15 1/64	17/8		
Paris .....	1320	1520	1560	
Madrid .....	3940	4240	4315	
Alemanha .....	—	—	—	
Amsterdam .....	11600	12207	12420	
New York .....	31000	32848	33430	
Italia .....	1350	5630	5761	
Suissa .....	—	1293	1316	
Bruxellas .....	—	1427	1463	
Libras .....	1140	1310		

## Construções navaes na Inglaterra

Nos estaleiros ingleses, estão sendo construidos: para a Argentina, quatro navios, com 4.850 toneladas; onze, com 37.756, para os Dominios Britanicos; quatro, com 11.260, para a Belgica; dous, com 14.000, para o Chile; um, com 4.850, para a Dinamarca; 15, com 88.600, para a França; dois 8.850, para a Grecia; doze, com 145.041, para a Holanda; um, com 18.017, para a Italia, tres, com 17.600 para o Japão; tres, com 6.625 para a Noruega, um, com 1.200, para a Polonia; tres com 2.460 para a Rumania; um com 5.170, para a Suecia; 120.799 toneladas não tem indicação de destino.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Tarifa de despezas acessórias

#### Imposto do Sêlo

Em virtude do aumento das taxas do Imposto do Sêlo, estabelecido na Lei n.º 1552 de 1 de Julho, algumas das taxas previstas nas tabelas do "Imposto do Sêlo e do Fundo Nacional de Assistência Pública" constantes do art. 3.º da tarifa de despezas acessórias das linhas portuguesas, foram aumentadas cinco vezes.

Conforme consta do aditamento à referida tarifa que acaba de ser publicada e que distribuimos aos nossos assignantes, esse aumento incide apenas nas alíneas das mencionadas tabelas a seguir indicadas:

#### Na tabela de bilhetes para um só passageiro:

I — Assignaturas semanais e mensais em que o preço de um bilhete da tarifa geral seja inferior a \$50.

J — Assignaturas 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.

#### Na tabela para outros documentos de transporte:

A — Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua.

B — Em cada guia ou bilhete de caes.

C — Em cada guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilos.

E — Em cada carta de porte, ou documento que a substitua, da expedição de qualquer natureza não compreendida nas rubricas anteriores, em cada requisição para devolução de encerados ou de taras vazias.

Como se vê não são afectados do novo aumento as taxas do sêlo que incidem sobre os bilhetes simples e de ida e volta para passageiros, nem sobre as assignaturas para o transporte de leite em bilhas e comestíveis em cestos.

### Aditamento ás Tarifas internacionais n.ºs 301, 302 e 312 de grande velocidade da Companhia Portugueza

Em virtude de terem sido aumentados os preços das tarifas dos Caminhos de Ferro Francezes, os participes correspondentes ao percurso francez das tarifas n.ºs 301 e 212 g. v. (bilhetes simples entre Portugal e França) e 302 (bilhetes de ida e volta) foram elevados na proporção correspondente.

A Companhia Portugueza acaba de publicar um aditamento a essas tarifas com as tabelas indicando os preços alterados, que distribuimos com o presente numero aos nossos assignantes.

### Seguros de mercadorias nas linhas do Estado

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado acaba de adoptar o mesmo regimen de seguros já em vigor nas linhas da Companhia Portugueza, confiando esse util serviço, por meio de contracto, á Companhia Europeia de Seguros, em virtude do que foi anulado o capítulo I da Tarifa especial interna n.º 2 de g. e p. v. que diz respeito á taxa de segurança.

Este novo serviço de seguros que é feito nas mesmas condições que nas estações da C. P., as quaes aqui publicámos oportunamente, entrou em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro no dia 6 de g. e p. v. que diz respeito á taxa de segurança.

## O "dispatching" na exploração dos caminhos de ferro

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha tem em projecto a adopção do *dispatching*, já generalizado nos Estados Unidos e em algumas das nações da Europa, Inglaterra, Belgica, França, etc., onde começa a applicar-se á exploração de caminhos de ferro.

Por meio d'este sistema de comunicação, que a Companhia do Norte circumscreve, por enquanto, á secção de Madrid-Venta de Baños por Avilla, onde os trabalhos se executam já estão bastante adeantados, mercê da actividade e competencia na matéria do engenheiro que os dirige, se consegue, com um unico agente, a vigilancia permanente, e até a direcção efectiva e unica, do movimento dos comboios sobre toda uma linha ou varias linhas, formando um agrupamento.

O *dispatcher*—assim se denomina o agente encarregado do funcionamento—está em comunicação, pelo telephone, com as estações e apeadeiros, e estes, por sua vez, com o pessoal dos comboios, por meio de signaes especiaes.

A intervenção do *dispatcher* sobrevene da irregularidade na circulação de comboios, quaisquer que sejam as suas causas, para centralizar os informes, dados a conhecer ás instancias interessadas, eordenar a acção do conjunto e restabelecer a normalidade, vindo a ser, em resumo, o guia dos chefes de estação, sem quebra da auctoridade d'estes.

Para este fim é necessário que cada estação ou apeadeiro, onde está installado um posto de *dispatching*, ás ordens do posto central, comunique a este as horas da saída e chegada ou passagem dos comboios, dos cruzamentos, paragens, atraços, interrupções, etc., quere dizer quantos incidentes accorram na circulação dos comboios que influam directa ou indirectamente na marcha dos mesmos.

Na França e na Belgica, o *dispatcher* traça um graphic, no género dos que ordinariamente se usam com as circulações correspondentes a cada linha, determinando o horario, estações que atravessa, cruzamentos, etc. Por este processo que é o mais simples e claro, conhece em qualquer momento a marcha dos comboios, servindo-lhe o graphic de *plano de operações* para prevenir e evitar as naturaes irregularidades que se produzam n'aquella.

As vantagens do *dispatching* são comparaveis á simplicidade do seu funcionamento. Comprehende a instalação, uma linha a fio duplo sobre a qual todos os postos estão montados em derivação, podendo a Central estar collocada em qualquer lugar.

Cada posto de Linha possue um receptor e um transmissor. Normalmente este está fóra do circuito, bastando o agente, encarregado do posto, appoiar-se sobre um pedal para se pôr em relação com o central cujo *dispatcher* está sempre attento ás chamadas.

Para chamar os postos, o *dispatcher* dispõe de um certo numero de botões de chamada e de selecção; todos os postos possuem um selector, aos quaes corresponde um botão. Em tocando n'uma chave de selecção, o operador provoca o envio sobre a linha de uma série de correntes alternadamente positivas e negativas. O numero de ondas de corrente é o mesmo para todos os chamadouros, porém a série de ondas está dividida por interrupção em trez grupos de impulsão de maneira diferente para cada botão.

Todos são da mesma construcção, unicamente a posição dada ás peças que provocam as interrupções differe d'uma para outra. Para um numero total cons-

tante de impulsões igual a 17 se pode ter, por exemplo, as combinações seguintes: 10—4—3,7—3—7, etc.

Admittindo que um grupo se compõe, pelo menos de duas impulsões, podem-se ter 78 combinações diferentes. Todos os selectores são também da mesma construção, diferenciando-se pela posição de três forquilhas que se collocam segundo a indicação de chamada do correspondente botão. Cada selector não obedece mais que ao grupo de impulsões para o qual está destinado, e unicamente o timbre da chamada do posto a que corresponde o botão se põe a tocar, podendo-se ver a descrição detalhada destes apparelhos no artigo de M. M. Narps e Real na *Revue Générale des Chemins de fer* (julho de 1921) e no de M. Launalle, no *Bulletin do Congresso dos Caminhos de ferro*, de agosto de 1922. Também é possível fazer chamadas agrupadas para as ordens que se tenham que transmittir ao mesmo tempo.

É de esperar que, eadas as vantagens que o *dispatching* apresenta para o bom funcionamento da circulação dos comboios, como já está demonstrado pelo exito obtido nas diferentes que o tem adoptado, se vá generalisando e que dentro de um longo lapso de tempo, seja posto em prática nos nossos caminhos de ferro.

## O agrupamento de caminhos de ferro em Inglaterra

O ano de 1923 marcará uma época na historia dos caminhos de ferro ingleses, por ser o primeiro ano que se levou a efecto a exploração sob o novo regime em que quatro grandes companhias actuam em substituição das 120 que até agora existiam na Gran Bretanha.

No que respeita ao publico, esse agrupamento em quatro administrações, parece ter dado como resultado um melhor serviço e mais económico.

A inauguração dos quatro grandes grupos, ha um ano, coincidiu com uma redução nas tarifas de uns 75 a 50% sobre as tarifas de antes da guerra, e com as reduções correspondentes nas tarifas de excursões e outras de viagens económicas.

As tarifas de mercadorias foram também reduzidas durante o ano passado numa media geral de 50% sobre as de 1913, tendo sido também baixadas as cargas dos *docks* do caminho de ferro (armazenagens).

Os programas de excursões em periodos de festas, pelo menos iguais aos de antes da guerra, tiveram tal aceitação, que as viagens de ida e volta em dias festivos e domingos em Agosto de 1923 ascendem a mais de 21.000.000, ou seja o dobro de 1922.

As velocidades dos comboios foram bastante aceleradas, e fizeram-se novos itinerarios mediante os quais circularam diariamente no eérão de 1923, trajectos sem paragem, de 146 milhas, contra 138 em 1914.

Deram-se grandes facilidades de carruagens directas, ampliação de prazos de validade e serviços especiais como nunca se ofereceram.

Os comboios com restaurantes e *bullman* postos em serviço diariamente em 1923, foram 605, comparados com 475 em 1914 e 556 em 1922.

Tudo isto é muito agradável, porém este aumento tem outro aspecto menos interessante, que é o reverso da medalha, quer dizer, o beneficio que obtiveram as companhias de caminhos de ferro, se algum tiveram, não se diz.

## Uma cadeira de língua Portuguesa na Universidade da Califórnia

Do Consul Geral de Portugal em S. Francisco da Califórnia sr. Sousa Mendes, recebemos esta carta que por acharmos de interesse publicamos:

Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex. as que se acha aberto na Universidade da Califórnia, Berkeley, um curso da Língua Portuguesa, cuja rengencia está a cargo do abalizado Professor de línguas romanicas, Dr. Elijah Clarencse Hills, autor de uma gramática portuguesa para uso dos estudantes da dita Universidade.

Sendo a Língua Portuguesa a única das línguas neo-latinas que não era professada nas escolas americanas, comprehende-se como a Nação Portuguesa deve sentir-se satisfeita e honrada com a iniciativa daquele ilustre catedrático que, estudando com toda a proficiencia a cultura romanica, comprehendeu que entre as línguas professadas na Universidade da Califórnia, havia um logar vago, o da formosa língua de Camões, a mais rica de todas elas, no dizer autorizado do grande filólogo portugues que é Cândido de Figueiredo.

Pagou-se, é certo um tributo inteiramente devido à nossa língua que enfileira altaiva entre as línguas mais faladas do Globo e tem a honra de ser uma das tres línguas americanas, mas nem por isso nós, os Portugueses, temos menos razão para nos considerarmos orgulhosos com a distinção de que a nossa língua foi alvo e que é um claro testemunho, importa frizá-lo, da consideração e interesse que a nossa nacionalidade e a brasileira, filha dilecta da nossa, estão merecendo aos centros cultos americanos, onde não costuma gastar-se tempo com fúteis razões ou assuntos estéreis.

Aberto o curso, porém, e entendido que a sua abertura muito claramente traduz apreço por Portugal, é preciso que nós procuremos secundar o passo brilhante do distinto Professor Hills e vasto é o campo em que podemos cooperar com S. Ex. desempenhando-nos de um dever sagrado por ser um dever de patriotismo.

Diz S. Ex. que para facilitar aos alunos a consulta das obras da nossa literatura, seria necessário organizar uma biblioteca portuguesa que, ao lado das bibliotecas italiana, espanhola, francesa, etc. ocupasse o seu lugar de honra, vago até agora.

Como conseguir essa biblioteca no mais curto prazo, como tão necessário se está tornando? Só por meio da contribuição de todos nós, contribuição, que, representando um esforço relativamente pequeno para cada um, é um acto nobilitante e honroso para os seus autores e altamente dignificador para a Pátria que todos nós tanto anceamos por ver engrandecida e feliz.

Eis a razão porque venho hoje dirigir-me a V. Ex. formulando-lhes o pedido de remeterem áquela Universidade, por intermédio deste Consulado para maior segurança, algumas das obras por V. Ex. editadas.

Devo informar V. Ex. de que faço esta solicitação devidamente autorizado pelo Ministério dos Negocios Estrangeiros, esperando que ela encontre écho nos sentimentos patrióticos de V. Ex., e acrescentarei que a sua satisfação terá como efeito seguro a procura e divulgação das obras portuguesas o que significará proveitos para os contribuintes.

De V. etc.

Sousa Mendes

Consul Geral de Portugal

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de responsabilidade Limitada

## FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE	6586 ton.	PENINSULAR	2744 ton.
AFRICA	5515	LUABO	1435
PEDRO GOMES	5417	CHINDE	1010
BEIRA	4976	MANICA	1116
MOSSAMEDES	4977	IBO	83
PORTUGAL	3998	BOLAMA	98

AMBRIZ

858 ton.

EXTREMADURA

3771 ton.

DONDO

3978

Vapores só para carga:

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

Navios fretados aos Transportes Marítimos do Estado e ao serviço da Companhia

LOURENÇO MARQUES	6355 ton.	PENICHE	3566 ton.
S. THIAGO	3763	FIGUEIRA	2668
CONGO	3877	COIMBRA	2516

GAYA

1758 ton.

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorífico, luz eléctrica, excellentes accommodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. passageiros viagens rápidas e comodas.

LISBOA, Rua do Commercio, 85

Escriptorios da Companhia:

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1600 — Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços médicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

## GORDURAS E OLEOS MINERAES

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas  
industriais, motores  
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

**S. A. S.**

**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital: 2.600.000 frs.

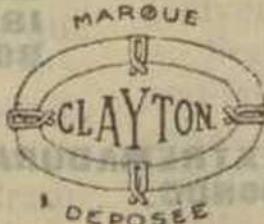
(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)

(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 Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)  
TÉLÉPHONE N.<sup>o</sup> 12 ESSONNES  
ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN<sup>AL</sup>-ESSONNES



BUREAU  
15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)  
TELEPHONE: WAGRAM 36-21  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS  
CODE B. C., 6<sup>th</sup> EDITION

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  
**SEVRAN (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 co...panhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

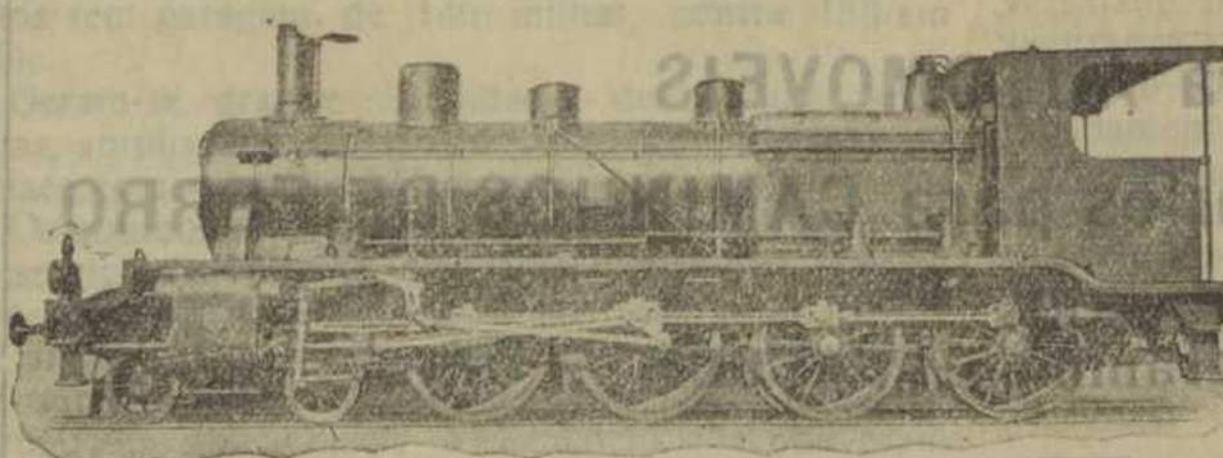
Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-MU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO  
Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.<sup>o</sup>

**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; Bruxellas, 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 Crayère (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.<sup>o</sup>

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CÓDIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

## FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue de Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE—Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagode Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loioa, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Ingleza)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili.



## OS AÇORES

Grande Revista Açoreana

Director: José Barbosa

Representante em Lisboa: Carlos d'Ornellas

Rua da Horta Seca, n.º 7—Telephone C. 27

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Exibição dos 9 episódios da

Os Cavaleiros Vermelhos

## TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

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

Oficinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito  
esmarchado. Enxarrega-se  
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra viaLimpia pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc.  
sem serem desmarchados. Os artigos de lã  
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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>

# Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

## Companhia União Fabril

Vende nos seus Depositos, de Barreiro, Alferrarede, Óbidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Leiria do Sal e Sines

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

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras  
com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano      da Freeport Sulphur Cy Texas moido na mais antiga  
e perfeita installação de moagem de Portugal  
estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

Agente e Revendedora da  
**Deutsche 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

# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros

## Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias

1.º Aditamento nas linhas do Sul e Sueste  
e 2.º nas linhas do Minho e Douro

## 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 do Imposto do Sêlo indicadas nas tabelas constantes do artigo 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	Assistência	Total
I — Assinaturas semanais e mensais para percursos em em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja inferior a \$50 . . . . .	1.ª classe 2.ª " 3.ª "	3\$03 1\$52 \$76	3\$03 1\$52 \$76
J — Assinaturas por prazo não superior a um ano, sema- nais e mensais para percursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja superior a \$50	1.ª classe 2.ª " 3.ª "	3\$03 1\$52 \$76	3\$23 1\$62 \$81

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

Designação	Sêlo	Assistência	Total
A — Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua . . .	\$31	\$01	\$32
Quando utilizadas para efeitos a que não corresponda a designação <b>bagagem</b> , ficam estas guias sujeitas ao imposto de sêlo indicado na alínea B.			
B — Em cada guia ou bilhete de cães . . . . .	\$91	\$01	\$92
C — Em cada guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas . . . . .	\$31	\$01	\$32
E — 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 da tabela não sofrem alteração.

Lisboa, 7 de Março de 1924.

O Director dos Serviços Comerciais e Financeiros

*P. Rosa Mateus*

Expediente n.º 73

Secção Central do Tráfego

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

# Aviso ao Públíco

## SOBRENTAXA DE VELOCIDADE

A partir de 1 de Abril de 1924 e em virtude do Decreto n.º 9551, é restabelecida a sobretaxa de velocidade aplicável aos bilhetes dos passageiros que utilizem os comboios rápidos de longo curso, suprimida pelo Aviso ao Públíco A n.º 65 de 22 de Setembro de 1923.

Esta sobretaxa será de \$20 por fraccão indivisível de 50 quilómetros de percurso, com sujeição ao mínimo de 100 quilómetros.

Nos cartazes-horários serão designados os comboios que ficam sujeitos às disposições do presente.

Para o horário actualmente em vigor consideram-se como tal os comboios n.ºs 51, 52, 53, 54, 55, 56 e seus eventuais desdobramentos.

Lisboa, 27 de Março de 1924.

Pelo Director Geral da Companhia  
O Engenheiro Chefe da Exploração

*Lima Henriques*

**A n.º 69**

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.121

300 exemplares

# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

# AVISO AO PÚBLICO

## **SOBRETAXAS – NOVOS MULTIPLICADORES**

Desde 1 de Abril de 1924 ficam abolidas as sobretaxas que, segundo os Avisos ao Pùblico A. n.º 65 e A. n.º 43, de 22 de Setembro de 1923 e 4 de Janeiro de 1922, incidem em todas as cobranças feitas para esta Companhia, ao abrigo de tarifas de transporte, de camionagem e de despesas acessórias, seus complementos ou aditamentos e de Avisos ao Pùblico, etc. em vigôr.

Desde a mesma data e usando da autorização do Governo concedida pelos Decretos n.º 9551 e 9552, são estabelecidos para os preços fixados nas mesmas tarifas, Avisos ao Pùblico, etc., os seguintes multiplicadores, por cujo produto ficam respectivamente substituídos os preços neles fixados:

Passageiros de 1.ª classe.....	Multiplicador	10,5
"      " 2.ª .....	"	10
"      " 3.ª .....	"	9,5
Todas as demais taxas, exceptuadas as abaixo designadas.....	"	10

### **Restrições:**

Sobretaxa de velocidade aplicável a passageiros ..... Multiplicador 7

Transporte, manutenção e camionagem (em Lisboa, Porto ou Colares) de:

q) Azeite ; bacalhau ; batata ; castanha, fruta e hortaliça verde ; legumes (verdes ou secos) ; leite ; peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo ; taras vasias ..... em **G. V.** Multiplicador 6

b) Azeite; açucar; arroz; bacalhau; batata; carqueja; carvão vegetal; centeio; farinhas de centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinária; faxina; milho; motano; carvões minerais nacionais e briquetes com êles fabricados; tóros de pinho para exploração de minas nacionais ..... em **P. V.**

N. B. — Dando-se agrupamento de mercadorias a taxar pela tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade e sujeitas a multiplicadores diferentes, à remessa será aplicado o mais elevado dos multiplicadores. Exceptua-se o caso de «carga suplementar» previsto na alínea d) da 10.ª condição geral da mesma tarifa.

Ficam isentos de qualquer multiplicação os preços estabelecidos para utilização de lavatórios, retretes, bem como os suplementos pela ocupação de lugares da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Estão sujeitos ao multiplicador 10 os bonus de utilização e as taxas de aluguer a conceder pela Companhia aos proprietários de vagões particulares.

O presente anula e substitue os Avisos ao Pùblico A. n.<sup>o</sup>s 43 e 65, respectivamente, de 4 de Janeiro de 1922 e 22 de Setembro de 1923.

Lisboa, 27 de Março de 1924.

Pelo Director Geral da Companhia  
**O Engenheiro Chefe da Exploração**

*Lima Henriques*

A. n.º 70

## Exploração - Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.640