

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 37.º ANNO

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

NUMERO 870

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, St. 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, 16 de Março de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

## Anexos d'este numero

Caminhos de Ferro do Estado. — Avisos ao Publico.  
Seguros de mercadorias. — Abertura provisoria do ramal de Viana-Doça.  
3.º Aditamento ás tarifas internacionais P. H. F.  
Caminhos de ferro Portuguezes. — 1.º Aditamento á Tarifa de Despesas Accessórias. Imposto de selo e do fundo nacional de Assistencia Publica.  
4.º Aditamento á tarifa de camionagem, transportes entre Louzã e Avô, passando por Góis, Arganil, Coja e Vila Gova. — 6.º Aditamento á tarifa especial P. H. F. n.º 3 — G. V. — Transporte de recovas e generos frescos entre Portugal e França  
7.º Aditamento á tarifa internacional n.º 312 — Grande Velocidade.  
8.º Aditamento á tarifa internacional n.º 304 — Grande Velocidade.  
e 9.º Aditamento á tarifa internacional n.º 302 — Grande Velocidade.

## SUMMÁRIO

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

A instrução do pessoal ferro-viário, por Andrade Gomes . . . . .	pag. 61
União internacional de Caminhos de Ferro . . . . .	62
A produção mundial do a. o. . . . .	63
A Exposição do Imperio Britânico . . . . .	64
Linhas estrangeiras . . . . .	65
Parte Official . . . . .	66
O carrão do Ruhr . . . . .	67
Os caminhos de ferro hespanhoes em 1923 . . . . .	67
Curso de cambios, comparados . . . . .	67
Construcções navas 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 lingua portugueza na Universidade da California . . . . .	69

## Ligações directas com Sevilha

por J. FERNANDO DE SOUZA

### II

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

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

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

Surgiu agora a campanha, que registei, d'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 successivamente aventadas.

Conforme recordei, a Commissão de 1898 propoz uma linha de fomento agricola 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 sahida de Pias, que aproximava a linha de Aldeia Nova e de Ficalho e evitava difficuldades de construcção.

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

Se se vier a realizar a construcção 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 commetido. Tal é elle que, se nova ponte se projecta construir com a cooperação da Administração das estradas, assisado seria suspender a construcção do ramal nessa previsão e rectificar o troço Serpa-Pias. Reduzir-se-hia o custo d'este a pouco mais que a infraestrutura por se aproveitar o material de via e ficaria directa a linha Beja-Quintos Serpa-Pias-Moura.

De Pias sahiria 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 Badajóz, 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 Caceres e Merida a Zafra, aproveitando as linhas de Almorchon e Zafra a Merida. A construcção de uma linha que atravesse a fronteira mais ao sul favoreceria a concentração, pois a respectiva zona se estenderia 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 *si vis pacem, para bellum*.

A estas apreensões meticulosas podem-se contrapor as lições da experiencia 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, insufficientes talvez para a determinar sem o objectivo da ligação com a nossa rede, entendo que devíamos fazer o pequeno sacrificio que nos incumbe. Devo dizer que preferiria a linha de Zafra por poder trazer pela do Sul ao porto mineiro do Tejo avultadas quantidades de minerio e porque o troço de 19 km. a construir em territorio portuguez faz parte da rede interna e teria sido já coustruido 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, construísse 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 attribuia 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 construísse a linha Zafra-Mourão, com 80 km., quer a de Sevilha ao Rosal, com mais de 150 km., em

deveríamos ligal-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 ligal-o com Reguengos, procedendo com eguaes 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 constituida a Junta Autonoma do porto comercial de Villa Real, que trabalha activamente para fazer concluir a linha hespanhola. Ha que obter a declaração official 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 «Ligação 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 podesse fornecer quaesquer 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 comedido 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 Autonoma das Obras do porto desta vila, os exm.<sup>as</sup> srs. Manuel Ramires Manuel Cumbreira, que não ponde comparecer por doença de pessoa de familia, e mais este seu creado, acompanhados pelo exm. dr. Souza Coutinho, devotado cooperador de todos os trabalhos da Junta.

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

—Da melhor vontade, ele respondeu.

—Escutem:

—Tinhámos tido informação de ter sido publicado na Gazeta Official de Espanha a caducidade da concessão do Caminho de Ferro de Ayamonte a Huelva, por não ter sido construido 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 fronteira região andaluza, propoz-nos a partida immediata para Isla Cristina, onde acidentalmente se encontrava o Delegado Militar do Directorio Espanhol.

Feitas as devidas apresentações, este official, a quem a mesma captivante fidalguia distinguia, 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 Provincia, 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 Gazeta Official.

Essa comissão ficou composta dos elementos presentes e mais

os Alcaldes de Leppe e Cartaya e dos representantes dos municipios de Villa Real de Santo Antonio, Tavira, Olhão e Faro.

Convidadas estas Camaras a fazerem-se representar, todas 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. N'essa comissão, Portugal será representado pelo distinto engenheiro sr. Manuel Roldan.

—Mas então, interrompemos nós, a Junta Autonoma pretende assim entravar a ligação Lisboa-Sevilha?

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

Tratando-se de caminhos de ferro de acesso á fronteira e como tal considerados estrategicos, não pôde ser construida sem o parecer favoravel do estado-maior dos exercitos dos dois países. E depois, esta linha tem 180 kilometros entre serras, o que torna a sua construção carissima, não tendo portanto trafego intermedio, que auxilie as despesas de exploração.

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

—Creia, meu amigo, que ainda que podesse 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.

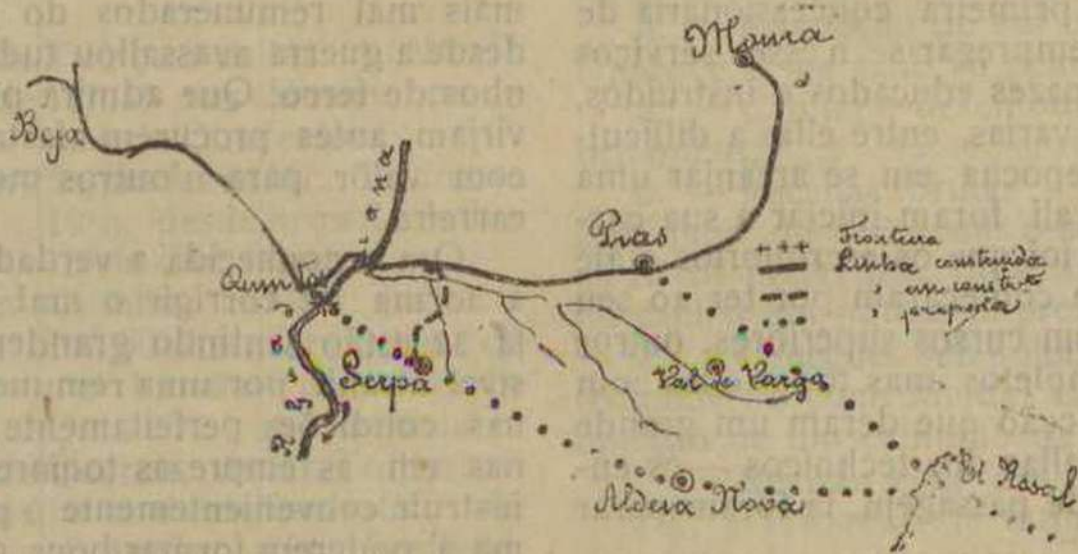
E' ainda preciso atender, que o aumento de passageiros na linha do Sul, com a conclusão da linha do Vale do Sado, é que nos pode trazer melhoria de horarios de material. Só assim poderemos ter comboios rapidos para Lisboa com carruagem restaurant e wagons-camas nos comboios correios.

—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 autonoma de Villa Real está empenhada em promover a conclusão da linha Ayamonte-Huelva, como já em tempos ás diligencias do Sr. Conselheiro Frederico Ramirez se deveu a concessão da linha de via larga e a sua construcção, que a guerra faz paralisar.

Empenhada, como está, a Junta em dotar o porto commercial com as installações e serviços necessarios e correspondentes á importancia do mesmo, construirá certamente as installações exigidas nas duas margens pela navegação fluvial da travessia commoda e rapida do rio. Esses melhoramentos, conjugados com serviços rapidos de Lisboa a Villa Real e de Ayamonte a Sevilha, proporcionarão ao turismo um attrahente itinerario, facilitando-lhe ao mesmo mesmo tempo a visita do Algarve.

E a este proposito 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 quaes está ligada toda a zona littoral pelo caminho de ferro, ficando assim bem servida a provincia.





# A instrução do pessoal ferro-viário

POR ANDRADE GOMES

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

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

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 nivel da instrução do pessoal ferroviario em Portugal, não tendo nunca atingido o grau que deveria, é hoje, com tristeza o reconhecemos, inferior ao 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, correu a empregar-se n'esses serviços um grande numero de rapazes educados e instruidos, que, por circumstancias varias, entre ellas a difficuldade 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 instrução que deram um grande lustre á classe, isto sem fallar dos technicos — os engenheiros — que, diga-se de passagem, lá foram parar os mais illustres.

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

Homens como Antonio de Souza e Vasconcellos, escriptor e professor erudito; como o Dr. Carneiro; Julio Cezar Monteiro, Mendonça e Costa, o grande poeta João da Camara, e muitos outros cujos nomes nos não occorrem, foram em principio factores, escripturarios, ou amanuenses, e mais tarde desempenharam logares primaciaes 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 illustração 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 successivas que tem apparecido aos concursos, uma importante baixa na percentagem dos candidatos com a necessaria instrução 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 quer dizer que modernamente não se encontrem tambem algumas figuras distinctas na classe,

tanto nos escriptorios como tambem nos serviços externos. A percentagem é que vae diminuindo sensivelmente. E não é difficil encontrar a causa d'este phenomeno. A' maneira que o paiz se tem desenvolvido, tem augmentado a facilidade de qualquer individuo de mediana illustração 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 bitóla 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 differença 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 effeitos perniciosos já se estão sentindo grandemente, já que não é possível atrahir por uma remuneração tentadora, pessoal nas condições perfeitamente desejaveis, consiste apenas em as empresas 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 empresas 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 civilização 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 brasileiras, 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 satisfatorios, tendo a companhia no seu programa estabelecer tambem aulas preparatorias para os serviços de exploração.

Em França, varias companhias têm aulas para instruir o seu pessoal; onde porem, o ensino ferroviario tem tomado maior incremento é na Inglaterra. N'este paiz todas as empresas ligam uma especial atenção á instrução 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 effectuam as conferencias, as materias versadas, dias e horas em que se realisam, e os nomes dos conferenciadores.

Centros	Materias	Dias e horas	Conferenciadores
<i>Cambridge</i> Sala dos actos do Instituto de São Paulo.	Geografia ferro-viaria.	Quartas-feiras desde 10 de Outubro.	Mr. R. W. Stan- ners, cathedra- tico da Uni- versidade.
<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. Ste- phenson, ca- thedratico.
<i>Nottingham</i>	Idem.	Quartas, ás 19 h. desde 10 de Out.	Mr. A. W. Kir- kely, cathe- dratico.
<i>Grontham</i> Aula de ma- quinas.	Legislação de caminhos de ferro.	Terças ás 18h,45 desde 9 de Out.	Mr. J. W. P. Mosley, pro- fessor.
<i>Sheffield</i> Universidade.	Geografia ferro-viaria.	Segundas ás 19 h. desde 15 de Out.	Mr. Rudmose Brown, cathe- dratico.
<i>Doncaster</i> Salão de ex- posições.	Economia ferro-viaria.	Quintas, ás 18h,30 desde 11 de Out.	M. T. Jack, ca- thedratico, 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, ca- thedratico da Univ. Sheffield.
<i>Leeds</i> Universidade.	Exploração de caminhos de ferro.	Sextas, ás 19 h. desde 12 de Out.	Mr. Hallswor- th, prof. do col- legio Arms- trong.
<i>Manchester</i> Universidade.	Economia ferro-viaria.	Quintas, ás 19h. 30 desde 11 de Out.	Mr. T. S. Aah- ton, cathedra- tico.

Cada conferencia deve durar uma hora.

Os programas das conferencias são os que seguem:

#### Exploração de caminhos de ferro

- 1.º — Função da exploração de um caminho de ferro.
- 2.º — Diferentes divisões de serviço de uma Companhia de caminhos de ferro modern.
- 3.º — Serviço de passageiros.
- 4.º — Serviço de mercadorias.
- 5.º — Circulação de comboios de carvão e minério.
- 6.º — Problemas de desequilíbrio d'estes comboios.
- 7.º — Problemas especiaes dos caminhos de ferro subterraneos.
- 8.º — Vantagens e desvantagens da locomotiva electrica. Problema dos caminhos de ferro electricos.
- 9.º — Problema da segurança na exploração de caminhos de ferro.

10.º — Questão de eficiencia. Estatisticas dos serviços ferro-viarios.

11.º — Instrução pratica do pessoal nos diferentes serviços.

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

- 1.º Transporte de mercadorias.
- 2.º — Principios da lei de Negligencia.
- 3.º — Deveres de quem tem a seu cargo a guarda e vigilancia dos caminhos de ferro.
- 4.º — Transporte de passageiros.
- 5.º — 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 caracter geral, dentro dos limites da propria Companhia do *North Eastern Railway*, e a outra metade aos aspectos de caracter particular.

#### Economia ferro-viaria

- 1.º — Os transportes e o desenvolvimento economico de um paiz.
- 2.º — Dependencia da industria e do comereio, do maior desenvolvimento dos transportes em caminho de ferro.
- 3.º — Organização de uma Companhia de caminhos de ferro.
- 4.º — Promoção de um caminho de ferro no Reino Unido e a sua sancção pelo Parlamento.
- 5.º — Capital e desembolsos dos caminhos de ferro britannicos.
- 6.º — Receitas brutas e liquidas. Dividendos dos caminhos de ferro em relação ao capital invertido e os riscos inherentes. Comparação com os rendimentos do capital em outras empresas.
- 7.º — Funções economicas de um caminho de ferro moderno confrontadas com o alcance primitivo da função de um caminho de ferro.
- 9.º — Revisão geral das tarifas e preços.
- 10.º — Tribunal de tarifas de caminhos de ferro e suas funções economicas.
- 11.º — Principios em que se baseiam os preços das tarifas de caminho de ferro.
- 12.º — Estudo historico do augmento do trafego de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro britannicos.
- 13.º — Repartição central de compensação.
- 14.º — Transportes por caminho de ferro e sua competencia por outros meios de transporte.
- 15.º — Os caminhos de ferro e o Estado.
- 16.º — Propriedades do Estado. Fiscalisação do Estado nos caminhos de ferro da India, Sul de Africa, Alemanha, França, Italia e Estados Unidos da America.

17.º — Comparação dos caminhos de ferro britannicos com os d'outros paizes no que respeita á sua organização, serviços e despezas.

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

Os pontos onde se realisam as conferencias são grandes centros de pessoal, cuidando tambem a companhia de prestar a conveniente instrução aos agentes que por exercerem as suas funções em logares muito afastados, não podem a ellas 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 Africa. Mas já não exigiríamos tanto. Contentar-nos-híamos com coisa mais comestinha. Não se nos afigura muito difficil que as empresas (companhias e Estado) estabelecessem nos principaes centros de população ferro-viaria como Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Porto e Figueira, alem de aulas para os praticantes das estações, como em tempos teve a C. P. em Lisboa, cursos para o pessoal de tracção junto dos depositos de machinas, para o pessoal operario, 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 leccionação ficaria a cargo de agentes superiores das mesmas, que perceberiam por tal serviço uma pequena gratificação, quando não pudessem prestar-se a fazel-o gratuitamente.

Não vemos nada que possa obstar á pratica 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 publico que passaria a ser mais conscienciosamente servido do que está sendo.



## 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 paiz, eleições que devem ter lugar em 6 do mesmo mês e que, até certo ponto, iam prejudicar a boa sequencia dos trabalhos a realizar.

Baseada neste argumento propôs a mesma Administração que as reuniões fossem adiadas para depois da Pascoa e, com essa proposta concordaram os delegados que compõem o Comité de Gerencia 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 Technicas"—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 possivel o praso dentro do qual as Administrações-Membros da União encarregadas do estudo das diversas questões, devem enviar os seus relatorios, que ao Secretariado, quer ás demais Administrações-Membros, as datas maximas para esse envio foram tambem marcadas de novo como segue:

Comissão de "Questões Technicas"—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 dá guerra europeia a America do Norte tinha roubado ás nações da Europa o primeiro lugar entre as nações productoras de aço, acentuando-se a sua preponderancia 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 da Inglaterra, França, Belgica e Luxemburgo, sendo actualmente difficil avaliar a sua produção que, em 1921, se mantinha em cerca de 740000 toneladas mensaes.

E', por este facto a Inglaterra o segundo paiz producer de aço.

Quanto á França, apesar de voltar a adquirir a Alsacia Lorena e com ela as suas oficinas, esse augmento de produção não compensou o que produz pela inutilisação das oficinas da região do Norte, onde se travaram os mais intensos combates e pela insuficiencia de cola 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 occupação do Ruhr e da interrupção de encomendas ds coke metalurgico allemão, voltar a descer, levando a industria franceza a uma situação deveras difficil, 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 do aço foi, em Setembro do anno 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 "
Belgica. . . . .	200 "
Luxemburgo. . . . .	100 "



## A exposição do Imperio Britanico

Deve inaugurar-se no proximo mez de Abril em Wembley, suburbio de Londres, a grande exposição do Imperio Britanico que, pela, quantidade diversidade e riqueza de productos e objectos expostos, vindos das ilhas britannicas e de todas as grandes colonias inglezas, está destinada a produzir um grande successo.

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

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





**Linhas francezas.**—Para evitar ter o Estado de adeantar dinheiros ás empresas ferroviarias para poderem fazer face ás suas despesas que tem augmentado desproporcionalmente ás receitas, o que de resto, tem dado pessimos resultados em todos os paizes que tem seguido essa politica, o governo francez autorizou em definitivo os seguintes augmentos nos preços das tarifas.

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

Estes augmentos, 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 kilowatts, 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 têm 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.

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

**Linhas 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 têm 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.

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

**Linhas 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 nacionalização dos caminhos de ferro irlandezes.**—Foi regeitada 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 politica ferro-viária.

O governo irlandez tinha marcado o prazo de tres mezes 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, porem, 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 rédes que formará cada grupo.

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

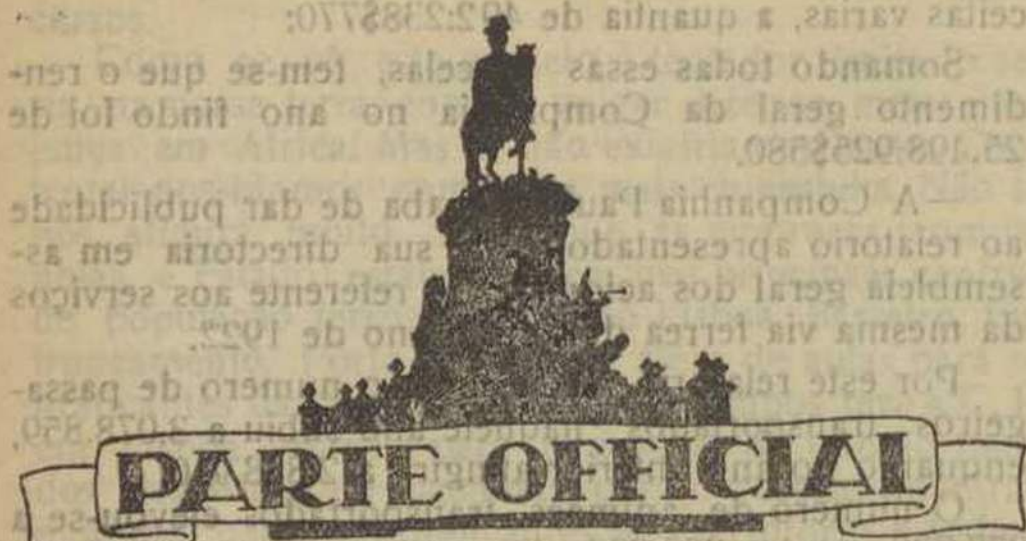
## Companhia de Seguros FIDELIDADE

Recebemos o *Relatorio e contas* d'esta antiga e prospera 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 acção, 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.





MINISTERIO DO INTERIOR

Direcção geral de administração politica 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 Municipaes 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 1<sup>m</sup>,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.ª

A federação das Câmaras Municipaes 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.ª

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.ª

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.ª

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

BASE 5.ª

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 E' autorizada esta federação a realizar os empréstimos que julgue necessários á 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 Ministros das Finanças e os Ministros do Interior e do Comércio e Comunicações o façam imprimir, publicar e correr. Pacos do Governo da República, 27 de Fevereiro de 1924. — MANUEL TRINTEIRA GOMES. — *Alvaro Xavier de Castro* — *Alfredo Ernesto de Sá Cardoso* — *António Joaquim Ferreira da Fonseca*.

MINISTERIO DO COMMERCIO 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 á situação de licenciados, salvo autorização especial do administrador geral, devidamente fundamentada.

Art. 364.º A aplicação da presente organização e do regulamento da policia 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 ás 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 de serviço, quando especiais, com o visto do respectivo director.

§ 4.º As circulares são da competencia dos chefes de serviço e transmitidas a todos os empregados dele dependentes, quando tenham o caracter 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 immediato 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 distribuidos.

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

Art. 367.º A Administração fornecerá a todo o pessoal a ferramenta e utensilios 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 applicável aos operários do Serviço de Estudo e Construção com respeito ás ferramentas, que é de uso pertencerem a esse pessoal.

Art. 368.º E' creado um fundo permanente destinado exclusivamente á 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 importancias que seja possível obter para o fim indicado.

§ 1.º A importância da contribuição a que se refere a alinea c) será fixada pelo administrador geral mediante proposta dos directores, informados por comissões especialmente nomeadas para esse fim e constituídas por três funcionarios de nomeação dos directores e quatro delegados 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 subsidio 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 higiénicas, fazendo-as inspecionar pelo pessoal sanitário, cumprindo ao pessoal que as habite conservá-las em perfeito estado de asseio.

Art. 369.º E' instituido um premio 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 familia e de seu mobiliario, sobre o percurso nos Caminhos de Ferro do Estado, quaisquer que sejam os motivos e as circunstancias dessa transferencia.

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



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

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

§ 2.º As fianças e cauções revestirão a forma que, sem prejuízo para a Administração for 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.º 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.º Os empregados poderão receber no fim de cada ano os juros vencidos, com prévia autorização da Administração.

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

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

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

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

Art. 374.º 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.º E a cada dois em dois anos a Administração Geral fará publicar em ordem de serviço o quadro de todo o pessoal permanente.

Art. 376.º 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 somente quando se tratar de empregados que tenham tido bom comportamento no serviço dos caminhos de ferro.

§ 1.º 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 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.º Aos empregados readmitidos contar-se há o tempo unicamente desde a data da readmissão.

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

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

§ 1.º 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.

§ 5.º Para todos os empregados eventuais o contrato é provisorio, e pode ser rescindido desde que a administração ou ao interessado assim convenha.

Art. 379.º 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.º Os assuntos a resolver entre os directores e o administrador geral, e entre os chefes dos serviços e os directores, devem de preferencia e sempre que seja possível ser tratados verbalmente, e submetidos a simples despacho.

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

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

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

Art. 382.º As conferências são especialmente destinadas:

- 1.º A abreviar a resolução dos assuntos de serviço;
- 2.º A estabelecer entre os chefes de serviço e os seus delegados uma conformidade de pontos de vista;
- 3.º A substituir quanto possível as trocas da correspondência

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

Art. 383.º 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.º A assegurar a regularidade e a segurança do serviço;
- 2.º A melhorar as instalações;
- 3.º Procurar a satisfação dos interesses do publico;
- 4.º A obter uma melhor utilização dos meios de transporte;
- 5.º A realizar economias de despesas;
- 6.º A procurar evitar desvios do trafego.

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

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

Art. 386.º Sempre que se torne necessário atendendo á 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.º No provimento dos lugares do Serviço de Via e Obras é dada preferencia aos agentes dos Serviços de Estudos e Construcção.

(Continua)

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Comunicações, declarar de utilidade publica, nos termos da lei de 26 de julho de 1912, a expropriação da parcela de terreno, com a area de 90 metros quadrados, pertencente a Antonio Pereira Bernardino, situada junto da passagem de nivel ao kilometro 89,090 da linha de Oeste, conforme consta da planta junta ao processo n.º 2.773, a fim de nela ser construida uma casa de guarda para a referida passagem.

Paços do Governo da Republica, 12 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Commercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Pereira da Fonseca*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Commercio e Comunicações, que seja declarada de utilidade publica, 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 dependencias, conforme a planta-desenho n.º 2.776 junta ao respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 2 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Commercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Pereira da Fonseca*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas: manda o governo da Republica Portuguesa pelo Ministerio do Commercio e Comunicações, declarar de utilidade publica, nos termos da lei de 26 de julho de 1912, a expropriação de terreno com a area de 213.055m<sup>2</sup>25 denominada de Vale dos Ovos, concelho de Tomar, pertencente á respectiva Camara Municipal e situada á direita da linha do Norte, ao kilometro n.º 2.778, constituindo este terreno dependencia da linha ferrea para ser explorado como pedreira.

Paços do Governo da Republica, 20 de Fevereiro de 1924. — O Ministro do Commercio e Comunicações, *Antonio Joaquim Pereira da Fonseca*.

## O Carvão do Ruhr

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



## Os caminhos de ferro hespanhoes em 1923

As dificuldades com que as empresas ferro-vias hespanholas tem vindo lutando em consequência 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 acrescimo das despesas, augmentando 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 commercio e da industria.

O retrahimento do capital para a construcção e desenvolvimento de novas linhas foi uma das consequências 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 visinho ficou contando 16.072 kilometros.

Actualmente encontra-se em construcção grande numero de linhas, mas em algumas d'elas correm 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 ano anterior, havendo portanto um augmento de 34.598.606 pesetas.

Essas receitas correspondem nos dois exercicios 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 despesas para se poder avaliar da sua situação financeira.

No anno passado fusionaram as linhas de San Sebastian á fronteira franceza, 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.

## 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 .....		—	—	—
Amsterdã .....		11600	12207	12420
New York .....		31000	32848	33430
Italia .....		1350	5630	5761
Suissa .....		—	1293	1316
Bruxellas .....		—	1427	1463
Libras .....		1140	1310	

## Construcções navaes na Inglaterra

Nos estaleiros inglezes, 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 despesas acessórias

#### Imposto do Sêlo

Em virtude do augmento das taxas do Imposto do Sêlo, estabelecido na Lei n.º 1552 de 1 deste mez, algumas das taxas previstas nas tabélas do "Imposto do Sêlo e do Fundo Nacional de Assistencia Pública" constantes do art. 3.º da tarifa de despesas acessórias das linhas portuguezas, foram augmentadas cinco vezes.

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

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

I — Assignaturas semanais e mensaes 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 comprehendida nas rubricas anteriores, em cada requisição para devolução de encerados ou de taras vazias.

Como se vê não são affectados do novo augmento 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 comestiveis em cestos.

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

Em virtude de terem sido augmentados os preços das tarifas dos Caminhos de Ferro Francezes, os particípes 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 Portuguesa 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 Portuguesa, confiando esse util serviço, por meio de contracto, á Companhia Europeia de Seguros, em virtude do que foi anulado o capitulo 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 do corrente.

## 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 systema 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 materia 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* sobrevenem da irregularidade na circulação de comboios, quaesquer que sejam as suas causas, para centralisar os informes, dallys a conhecer ás instancias interessadas, e ordenar a acção do conjuncto 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, communique a este as horas da sahida e chegada ou passagem dos comboios, dos crusamentos, paragens, atrasos, 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 graphico, 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 graphico 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 installação, uma linha a fio dupplo sobre a qual todos os postos estão montados em derivação, podendo a Central estar collocada em qualquer lugar.

Cada posto de Linha possui 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 *dispatchen* 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 differente 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 forquilhaes 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 de chamada do posto a que corresponde o botão se põe a tocar, podendo-se ver a descrição detalhada d'estesapparelhos no artigo de M. M. Narps e Real na *Revue Générale des Chemins de fer* (julho de 1921) e no de M. Launalle, no *Boletim do Congresso dos Caminhos de ferro*, de agosto de 1922. Também é possível fazer chamadas aggrupadas para as ordens que se tenham que transmittir ao mesmo tempo,

E' 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 generalizando e que dentro de um longo lapso de tempo, seja posto em pratica 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 inglezes, por ser o primeiro ano que se levou a efeito 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 economico.

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

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 ascenderam 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 quaes circularam diariamente no eirão de 1923, tractos sem paragem, de 146 milhas, contra 138 em 1914.

Deram-se grandes facilidades de carruzgens directas, ampliação de prazos de validade e serviços especiaes 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, porem este augmento tem outro aspecto menos interessante, que é o reverso da medalha, quere 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 California

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

Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Exas que se acha aberto na Universidade da California, Berkeley, um curso da Lingua Portuguesa, cuja regencia está a cargo do abalisado Professor de linguas romanicas, Dr. Elijah Clarence Hills, autor de uma gramática portuguese para uso dos estudantes da dita Universidade.

Sendo a Lingua Portuguesa a única das linguas 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 illustre catedrático que, estudando com toda a proficiencia a cultura romanica, comprehendeu que entre as linguas professadas na Universidade da California, havia um logar vago, o da formosa lingua de Camões, a mais rica de todas elas, no dizer autorizado do grande filólogo portuguez que é Candido de Figueiredo.

Pagou-se, é certo um tributo inteiramente devido á nossa lingua que enfileira altiva entre as linguas mais faladas do Globo e tem a honra de ser uma das tres linguas americanas, mas nem por isso nós, os Portuguezes, temos menos razão para nos considerarmos orgulhosos com a distinção de que a nossa lingua 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.<sup>a</sup> desempenhando-nos de um dever sagrado por ser um dever de patriotismo.

Diz S. Ex.<sup>a</sup> que para facilitar aos alunos a consulta das obras da nossa literatura, seria necessário organizar uma biblioteca portuguese que, ao lado das bibliotecas italiana, espanhola, franceza, etc. occupasse o seu logar de honra, vago até agora.

Como conseguir essa biblioteca no mais curto praso, 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 aneamos por ver engrandecida e feliz.

Eis a razão porque venho hoje dirigir-me a V. Ex.<sup>a</sup> formulando-lhes o pedido de remeterem áquella Universidade, por intermédio deste Consolado para maior segurança, algumas das obras por V. Ex.<sup>a</sup> editadas.

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

De V. etc.

Sousa Mendes

Consul Geral de Portugal



# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

## FROTA DA COMPANHIA

<b>MOÇAMBIQUE</b>	<b>6586 ton.</b>	<b>PENINSULAR</b>	<b>2744 ton.</b>
<b>AFRICA</b>	<b>5515</b>	<b>LUABO</b>	<b>1435</b>
<b>PEDRO GOMES</b>	<b>5417</b>	<b>CHINDE</b>	<b>1070</b>
<b>BEIRA</b>	<b>4976</b>	<b>MANICA</b>	<b>1116</b>
<b>MOSSAMEDES</b>	<b>4977</b>	<b>IBO</b>	<b>83</b>
<b>PORTUGAL</b>	<b>3998</b>	<b>BOLAMA</b>	<b>98</b>

**AMBRIZ** . . . . . 858 ton.

Vapores só para carga:

**EXTREMADURA** . . . . . 3771 ton.  
**DONDO** . . . . . 3978

Rebocadores no Tejo: — **TEJO, CABINDA, CONGO**

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

<b>LOURENÇO MARQUES</b>	<b>6355 ton.</b>	<b>PENICHE</b>	<b>3566 ton.</b>
<b>S. THIAGO</b>	<b>3763</b>	<b>FIGUEIRA</b>	<b>2668</b>
<b>CONGO</b>	<b>3077</b>	<b>COIMBRA</b>	<b>2516</b>
<b>GAYA</b>	<b>1758 ton.</b>		

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excellentes accomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e commodas

Escriptorios da Companhia:

**LISBOA, Rua de Commercio, 85**

**PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34**

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1000 — Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Commissariado e Serviços medicos, 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  
industriales, 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.

(ÉTABL<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, 2 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<sup>E</sup> 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 sobreceleste.

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

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparellhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

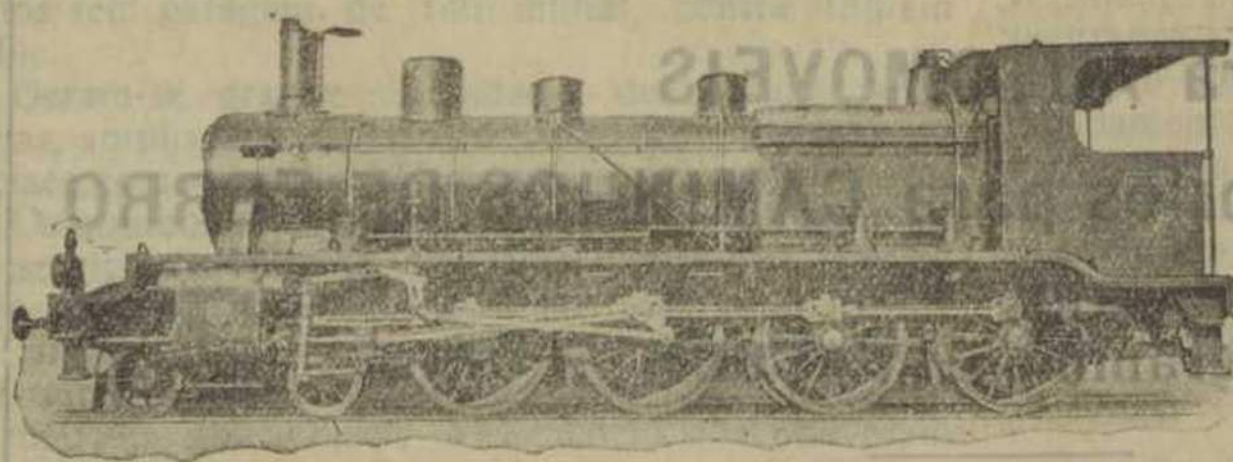
Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNATIONAL, Ltd., Successeur 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 falando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; 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 (Norte-França) e La Croixière (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**



# 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

SÊDE EM LISBOA  
**Rua do Commereio**

AGENCIA EM LISBOA  
**Caes do Sodré**

CODIGOS: 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 *Bhishopsgate E*

FRANÇA—Paris, 8, *Rue do Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, *Liberty Street*

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

CONTINENTE—Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello 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, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

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

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanda, 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.

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**



**DEPOSITO PARA REVENHA**  
103, Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL-C. 1717 - LISBOA

## 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 ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Exibição dos 9 episodios da

**Os Cavaleiros Vermelhos**

## TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras 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 portugueza cama, roupa, proprias a creação, e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com o

AGENTES EM LISBOA: **JAMES RAWES & C.**—Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: **TAIT & Co**—Rua dos Inglezes, 28, 1.º



# 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.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

## Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Ved.as, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Leacer do Sal e Sines

Superphosphatos  
Adubos compostos  
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico soluvel  
em agua para todas as culturas

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

Enxofre americano

da Freeport Sulphur Cy Texas moído na mais antiga  
e perfeita instalação 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 que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja inferior a \$50 . . . . .	1. <sup>a</sup> classe 2. <sup>a</sup> » 3. <sup>a</sup> »	3\$03 1\$52 \$76	— — —	3\$03 1\$52 \$76
J — 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. <sup>a</sup> classe 2. <sup>a</sup> » 3. <sup>a</sup> »	3\$03 1\$52 \$76	\$20 \$10 \$05	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 . . . . 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.	\$31	\$01	\$32
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 pêso 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 Público

## SOBRETAXA 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 Público A n.º 65 de 22 de Setembro de 1923.

Esta sobretaxa será de \$20 por fracção 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 Público 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 Público, etc. em vigor.

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

- a) Azeite; bacalhau; batata; castanha, fruta e hortalíça verde; legumes (verdes ou secos); leite; peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo; taras vazias ..... em **G. V.** Multiplicador 6
- b) Azeite; açúcar; 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; lóros de pinho para exploração de minas nacionais ..... em **P. V.** " 6

N. B. — Dando-se agrupamento de mercadorias a taxar pela tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade e sujeitas a multiplicadores diferentes, a 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 logares 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 Público A. n.ºs 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