

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

NUMERO 873

(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

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

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Maio de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

## SUMMÁRIO

O novo regimen ferroviario hespanhol por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 93
Um curioso edital . . . . .	» 93
Cobreadores mecânicos nos caminhos de ferro . . . . .	» 94
Linhas Estrangeiras . . . . .	» 94
Publicações recebidas . . . . .	» 95
O trafego internacional com Espanha e França . . . . .	» 98
Viagens e transportes . . . . .	» 98

Companhia internacional dos w.gons-lits . . . . .	» 98
Parte financeira por Augusto da Costa . . . . .	» 99
Carteira dos accionistas . . . . .	» 99
Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta . . . . .	» 99
Parte official . . . . .	» 100
Linhas portuguezas . . . . .	» 100
Operações aduaneiras na fronteira hespanhola de Vincim de Alcantara . . . . .	» 100
Gazeta dos Caminhos de Ferro . . . . .	» 100
Curso de cambios, comparados . . . . .	» 100

## O novo regimen ferroviário hespanhol

### O que se projecta

por J. FERNANDO DE SOUZA

Publicámos na *Gazeta* de 1 de Março o decreto de 31 de Janeiro ultimo, do Directorio hespanhol, pelo qual foi creado o Conselho superior de caminhos de ferro, destinado a regular e inspecionar as linhas ferreas.

Esse diploma fixa minuciosamente a composição do novo Conselho, mas não define as suas atribuições, que por enquanto se limitam a informar acerca do projecto do novo regimen ferroviario, que foi apresentado, propondo as soluções oportunas, e a implantar, a organização que definitivamente se adopte.

E' pois uma grande comissão d'estudo, em que tem representação o Governo, as Companhias, as chamadas forças vivas economicas e o pessoal ferroviario.

O regimen que prepara será por ele aplicado. Ao seu estudo vae servir de base um minucioso projecto de 14 de Janeiro, do qual se extractou já o que se refere á composição do Conselho, não tendo sido decretado o que respeita ao papel d'este e ao regimen que vae reger os caminhos de ferro. Melhor foi assim, porque ha nesse projecto disposições inaceitaveis e outras que a critica de uma corporação competente corrigirá.

Importa entretanto dar conhecimento dos topicos d'esse projecto, cuja applicação revolucionaria pro-

fundamente a economia da rede ferro-viaria hespanhola.

Acha-se esta fraccionada por numerosissimas companhias, possuidoras de concessões que foram successivamente outorgadas sem plano.

A não ser as Companhias do Norte, de Madrid-Saragoça-Alicante, dos Andaluces, todas as outras exploram pequeno numero de kilometros, destacando-se d'estas Madrid-Caceres-Portugal, que não eguala ás outras na extensão das suas linhas.

Constituida sem plano, é irregularissima essa rede. Pretende por isso o projecto realizar o que chama a sua *estructuración*, integrando-a gradualmente, por meio de resgates, num plano que seja a base da gerencia.

O criterio que domina o do projecto é o de uma larga intervenção do Estado, que constroe as novas linhas, realisa as operações de credito precisas, e subordina á acção do Conselho — em que prepondera pela nomeação dos seus vogaes — a das companhias, tornando-se associado d'estas como *obligacionista especial*.

Assim, o Estado ordenará e custeará as aquisições de material e a execução das obras realizadas pelas empresas ou por ele.

As novas linhas serão construídas pelo Estado e exploradas por ele ou por empresas.

As empresas são classificadas conforme têm concessões perpetuas, totaes ou parciaes, ou concessões temporarias.

Estas dividem-se em empresas que não requerem auxilio do Estado, que podem desenvolver-se com auxilio do Estado, ou que mesmo com esse auxilio terão deficit.

N'um mapa anexo são classificadas as empresas existentes em harmonia com esse esquema.

Entram no novo regimen as empresas que o solicitam e as linhas que o Estado possui ou venha a possuir, por construcção, resgate, ou reversão.

Os prazos de concessão e as datas em que terminem serão fixados quando as empresas se integrem no regime.

A base 4.<sup>a</sup> providencia acerca dos modos de obter os capitales precisos, pela criação de uma divida especial ferroviaria do Estado e de uma Caixa ou Fundo ferroviario do mesmo, alimentado por excedentes do juro, e amortisação do capital do Estado e pelo augmento dos impostos sobre passageiros e mercadorias comparados com as de 1923.

Segundo a base 5.<sup>a</sup> serão apresentados pelas empresas planos de obras e melhorias das suas linhas por quinquenios com a indicação da ordem d'execução e meio de obter os capitales e em cada ano os projectos a executar no ano seguinte.

O Conselho superior elaborará o plano de aquisição do material para as actuaes concessões, bem assim o das linhas e obras independentes da rede actual.

Segundo a base 6.<sup>a</sup> a legislação vigente será modificada pelo Conselho sobre a base de uma nova classificação das linhas. A construcção de novas linhas será feita pelo Estado ou confiada em determinadas condições a outras entidades.

A base 7.<sup>a</sup> fixa a organização do Conselho (que se acha decretada) define as funcções que é chamado a exercer e que são:

propor o plano *d'estructuración* e novo agrupamento das linhas, e resgates antecipados;

propor, de acordo com as empresas ou por iniciativa propria, os planos de obras e aquisições de material de cada empresa e as dotações correspondentes;

propor a construcção de novas linhas pelo Estado, e o systema d'exploração das suas linhas;

estabelecer e modificar as tarifas, inspeccionar e fiscalisar a gerência das empresas;

regular a criação e emissão da divida especial ferroviaria;

promover os convenios entre companhias para unificação da administração, exploração e typos de material;

determinar, ouvindo as empresas, as amortisações necessarias e modificar as organizações dos tribunales de trabalho ferroviario.

As empresas têm que dar conhecimento ao Con-

selho dos contratos de fornecimentos superiores a 50.000 pesetas e das obras de custo superior a essa quantia, dos quadros numericos, das alterações de vencimentos, dos contratos de trabalho, dos balanços e contas, de actos que alterem o inventario ou o ambito de negocios da empresa relaciona los com a exploração.

O Conselho subdivide-se em comissões permanentes d'exploração comercial de fusão de linhas e de unificação do material.

A base 8.<sup>a</sup> define o que são os capitales do Estado e dos concessionários. Os primeiros são constituídos pelos *anticipos* que faça, pelo valor real dos terrenos, obras, linhas e material cedido a empresas.

O *valor real de estabelecimento dos concessionarios* é constituído pelas quantias gastas no estabelecimento das linhas, sujeitas a coeficientes de amortisação; os terrenos, edificios, escriptorios, oficinas, contractos de fornecimentos; o activo da caixa.

Esse valor não pode exceder a capitalisação a 4,25% da media do rendimento liquido nos ultimos anos, podendo-se proceder em certos casos á avaliação arbitral.

Provisoriamente toma-se para base a capitalisação do rendimento a 4,5 % até que se faça a avaliação definitiva.

Define ainda a base o que chama *capitales reaes dos concessionarios*, valor real de estabelecimento, de que se deduza o capital obtido pela emissão de obrigações a cujo juro e amortisação se ocorra pelas receitas das tarifas. Cada emissão deve ser considerada com a margem respectiva sem que o juro real possa porem exceder 7 %.

O *capital do concessionario sujeito a amortisação* obtem-se deduzindo do capital real as subvenções recebidas e os fundos obtidos por obrigações já amortizadas.

O *capital-acções dos concessionarios* é o correspondente ao valor total desembolsado das acções, sempre que não exceda o capital real.

Segundo a base as tarifas devem ser organisadas de modo que o rendimento global de cada rede cubra as despesas de exploração, os encargos de reformas, os juros e amortisações nas empresas do activo saneado, o juro e amortisação do capital do Estado e o mesmo para o do concessionario, com o minimo de 3 ou 4 %, conforme exceda ou não metade do valor real d'estabelecimento.

Para as empresas de activo não saneado ter-se-á em conta, em vez do capital real, o valor real d'estabelecimento com o rendimento minimo de 3 %.

As tarifas vigoram pelo praso maximo de 6 anos.

As empresas podem propor tarifas especiaes dentro dos limites das que forem fixadas pelo Conselho.

Segundo a base 10.<sup>a</sup> a revisão de tarifas é feita no ultimo ano do praso de vigencia, podendo durante ele ser modificadas, se houver alterações do rendimento de exploração que assim o exijam.

Podem ser concedidas reduções de tarifas exigi-

das pela economia nacional, compensando-as a elevação de outras ou um imposto sobre os transportes até o limite de 2 %.

A base 11.<sup>a</sup> regula a repartição do producto liquido entre o Estado e os concessionarios. Se se trata de empresas de activo não saneado, depois de cobertos os juros e amortisações, a empresa e o pessoal recebem do excedente respectivamente até 0,25 e 0,5 % do valor d'estabelecimento do concessionario, como premios de gerencia.

O saldo, se o houver, reparte-se entre o Estado e o concessionario na proporção do capital do Estado e do valor d'estabelecimento.

A parte que couber ao concessionario será exclusivamente consagrada á amortisação de obrigações e encargos, até que pela melhoria do activo a empresa possa figurar entre as de activo saneado.

Os participes do Estado revertem para a Caixa ferroviaria.

Se em vez de lucro ha prejuizo, divide-se este proporcionalmente entre o Estado e o concessionario.

Quanto ás empresas de *activo saneado*, quando haja capital real do concessionario, os productos liquidos applicam-se arbitrando 3 % ao capital real até o maximo de 3 % do capital-acções. O excesso reparte-se entre o Estado e o concessionario em determinadas proporções, até se chegar a 4 % do capital real. Do excedente saem os premios d'exploração atraz indicadas, repartindo-se o saldo entre o Estado e a empresa.

Quando todos os encargos do concessionario estejam amortisados, baixa-se a 2 % o juro minimo do capital real da empresa e os excedentes repartem-se entre esta e o Estado.

As empresas de activo não saneado podem passar para o grupo de activo saneado, desde que o capital real seja pelo menos igual ao terço do capital-acções e que por um convenio com os obrigacionistas seja reduzida a importancia das obrigações.

A base 12.<sup>a</sup> refere-se ás empresas que mesmo com auxilio do Estado terão deficit.

São sujeitas a uma inspecção emquanto durar o regimen transitorio, quer se integrem ou não no novo regimen, sempre que recebam auxilio do Estado.

São nomeadas Delegações para estudarem todos os serviços sob o ponto de vista tecnico e economico dentro do prazo de 4 mezes a fim de proporem as medidas para normalisar a situação e o regimen de tarifas.

Em vista da informação o Conselho classifica-as num de três grupos: empresas que comportam elevação de tarifas, com ou sem modificação da organização; empresas que carecem alem disso, de medidas governativas indirectas, como impostos sobre transportes paralelos, etc; empresas que mesmo com auxilios indirectos não podem ocorrer com as tarifas á exploração.

As do primeiro grupo podem entrar no regimen ficando classificadas de activo saneado ou não saneado, conforme os casos.

Para os do segundo grupo serão propostas ao Gover-

no as medidas indirectas necessarias, tendo um mez as empresas para se integrarem no regimen.

Para as do 3.<sup>o</sup> grupo cessa o regimen provisorio no mez seguinte ao da classificação e poderão entrar ou não no regimen, submetendo-se no caso negativo ás consequencias das bases ou das suas concessões.

A base 13.<sup>a</sup> refere-se aos resgates, sendo a anualidade calculada tendo em conta as receitas do ultimo decenio e das que se computem para o futuro em vista das tarifas podendo-se contar com a indemnisação pelo crescimento de receitas do trafego.

Não havendo acordo, recorre-se a juizo arbitral. O resgate pode ser global ou por concessões ou por linhas de trafego importante, conforme o Governo entender.

Para as empresas de capital saneado o Estado toma a seu cargo o serviço de juro e amortisação das obrigações hypothecarias.

A base 14.<sup>a</sup> estabelece as regras da criação da divida especial ferroviaria, sendo as emissões fixadas anualmente no orçamento.

A base 15.<sup>a</sup> determina o estabelecimento de rigorosas regras de contabilidade para as empresas.

A base 16.<sup>a</sup> prescreve a admissão de tropas de caminhos de ferro nas empresas para adquirirem a pratica necessaria e a 17.<sup>a</sup> estatue a solução das questões sociaes por tribunais especiaes.

Em disposições adicionais é determinado que as empresas reembolsarão em prestações o Estado da importancia dos adiantamentos recebidos para o pessoal, procurando-se conciliar esse reembolso com a boa marcha da exploração.

Os anticipos para material consideram-se encargos das empresas.

São isentos d'impostos as fusões, arrendamentos e transferencias que resultem da applicação do regimen.

Proibem-se passes que não sejam justificados por motivos de serviço.

As *Disposições transitórias* mantem a sobretaxa de 15% enquanto se não reformarem as tarifas e reduzem, segundo percentagens indicadas num anexo, os anticipos ás empresas para subvenções ao pessoal.

Esses anticipos e a sobretaxa de 15% cessam para as empresas que no prazo de 6 mezes não solicitem a sua entrada no novo regimen.

Logo que sejam admitidas, cessa o regimen provisorio. Se o não são, cessam os anticipos e autorisação para elevar as tarifas acima dos maximos legaes.

Em mapas anexos vem classificadas as companhias e se indica a percentagem de redução dos anticipos.

Tal é o regimen de socialismo do Estado, que em Hespanha se prepara para as empresas de caminhos de ferro.

Noutro artigo o apreciaremos.

### Manual do Viajante em Portugal

Completamente actualisado, sahirá por todo este mez.

Pedidos a esta redação.



bagages est inférieure à 15\$00; un minimum de 30\$00 si la taxe à appliquer aux bagages est inférieure à 25\$00, la taxe ordinaire à partir de 25\$00.

Pour ces derniers transports on touchera en plus du tarif établi, 20 %, si les bagages appartenant à plusieurs voyageurs doivent être transportés à différents endroits.

Sous peine d'amende, aucune marchandise ne pourra demeurer plus de 5 heures sans être livrée à sa destination, après avoir été confiée au service de camionages.

Sous peine d'amende, les marchandises qui doivent suivre pour les gares du quais d'embarquement et qui aient été confiées au service de camionages, au moins 2 heures avant le départ des Trains et l'embarquement des voyageurs, devront être transportées dans ces gares ou quais d'embarquement de façon à ce qu'elles puissent suivre sa destination ce jour même.

Les porteurs demeurent responsables des dommages qui pourront advenir aux passagers, quand ceux-ci, ou leurs bagages ne suivent pas, au tort ou négligence des mêmes porteurs.

Les propriétaires des bagages peuvent louer des charrettes.

Pour les Transporte destinés à des endroits compris entre l'ancienne et la nouvelle circunvalation, sauf pour l'arrondissement d'Alcantara, il y aura à payer une sur-taxe de 40 %, et au delà de la nouvelle circunvalation il est permis aux porteurs un accord spécial avec les voyageurs.

Quand il y aura un débarquement après le coucher du soleil, et que, pour ce motif les porteurs aient à distribuer des bagages provenant de ce débarquement, les passagers payeront une sur-taxe de 25%.

Sous peine d'amende, les porteurs sont obligés de transporter gratuitement à leur destination, les bagages appartenant à des passagers pauvres, voyageant aux frais de l'État, des Consuls ou d'une Société de bienfaisance.

#### Le Préfect

(a) Filipe da Silva Mendes

## Cobreadores mecânicos nos caminhos de ferro

N'agumas linhas ferreas de elevadores em Nova York existem uns aparelhos para a cobrança do porte aos passageiros, bastando para uma pessoa se servir deles introduzir numa ranhura do aparelho uma moeda e dar uma volta à manivela.

Estes aparelhos vão ser substituídos por outros mais perfeitos, accionados a electricidade, que funcionam com mais simplicidade.

Introduzida por completo a moeda no receptaculo, fecha-se o circuito, que deixa livre o torniquete e pode girar o suficiente para dar passagem a uma pessoa de fóra para dentro, e não de dentro para fóra. A moeda conserva-se à vista enquanto não se deposita outra.

Quando não há nenhuma moeda entre os contactos, o torniquete funciona livremente para dar livre passagem só aos passageiros de dentro para fóra.

Quando se introduz uma moeda que não é a que corresponde, passa por entre os contactos e é devolvida ao passageiro por um conducto inclinado, sem funcionar o torniquete.

Deste modo são suprimidos naquelas linhas os vendedores de bilhetes para os pontos em que o preço é reduzido e uniforme.



**Caminhos de ferro ingleses**—O Tribunal creado em Inglaterra em 1921 com o fim de se pronunciar sobre a fusão de diversas empresas de caminhos de ferro, concluiu nos fins do mez de Setembro a sua espinhosa missão, pois que, se para se chegar a um accôrdo entre a *Midland & South Western* e a *Brighton & Dyke* não houve grandes difficuldades a vencer, outro tanto não succedeu com a fusão da *Mid Suffolk* e a *Leek & Manifold* sobre que bastantes complicações se levantaram.

A fusão das citadas companhias, que se encontravam insolventes, representa não só a salvação dos capitães dos seus accionistas, como um grande beneficio para o publico que fica com os serviços ferro-viarios mais ampliados.

Algumas companhias inglezas, entre as quaes a *Great Western Railway*, vão proceder a importantes melhoramentos nas suas linhas, substituindo grande parte das vias e do material circulante.

Será feita a renovação de 560 milhas de via, para o que serão necessarios carris de aço, cujo peso atinge 34.000 toneladas; e 260 milhas de travessas.

A despeza a efectuar com essa grandiosa obra está orçada em quatro milhões de libras.

Tambem as linhas inglezas vão proceder á reparação de grande numero de locomotivas, carruagens e vagões, bem como á aquisição de muito desse material circulante novo, cujo custo está calculado em 2.269.700 libras esterlinas.

Espera-se que todos esses grandes melhoramentos se conclua dentro de dois annos.

**Linhas Brasileiras.**—Foram autorizadas a augmentar as suas tarifas as Companhias dos Caminhos de Ferro de Dourado e Italibene, a 1.º em 15% e a 2.º em 25%.

**Caminhos de ferro do Chile**—Já se acha concluida a electrificação da linha principal, de via larga, de Valparaiso a Santiago, que tem a extensão de 187 kilometros, bem como o ramal dos Andes, de 39 kilometros.

A despeza feita com a transformação eleva-se a 7 milhões de dollars.

A respectiva empresa já recebeu todo o material que fóra encomendado á casa Westinghouse Electric & Manufacturing C.º de East Pittesburgh, e que consta de 39 locomotivas, das quaes 15 para comboios de mercadorias, 6 para expressos, 11 para comboios mixtos e 7 para manobras.

As locomotivas para comboios de mercadorias são equipadas com 6 motores de 280 cavalos cada um, e podem desenvolver uma velocidade de 56 kilometros á hora com uma carga de 700 toneladas.

As destinadas aos comboios expressos podem atingir a velocidade de 96 kilometros por hora com uma carga de 770 toneladas.

As experiencias realisadas com a circulação de comboios deram o melhor resultado.

**Linhas espanholas**—Deve inaugurar-se por todo este mez a parte da linha de Barga a Manresa, dos Caminhos de ferro Catalães, tendo-se já procedido ás experiencias de circulação de comboios que deram resultado satisfatorio.

# Publicações recebidas

**Brazil-Ferro-Carril** — Revista semanal. — Avenida Rio Branco, 117-3.º. — Rio de Janeiro. Insere entre varios artigos *A consagração d'uma campanha*, por Paulo de Frontin e as *Tarifas de transporte* interessante artigo de redacção.

**Annali delle utilizzazioni delle Acque.** — Volume I, Fasciculo 1.º do engenheiro Luigi Kambo com o prefacio do engenheiro Carlo Bononi. — Interessante estudo sobre utilização das aguas.

**Camara Portuguesa de Comercio e Industria.** — Revista mensal que se publica no Rio de Janeiro. — Sede Avenida Rio Branco, 174, 1.º.

**A morte tragica** do Cavaleiro Fernando de Oliveira. — Edição de *A Grande Novela* que se vende a 1\$50. 25 % do producto da venda deste folheto reverte a favor da subscrição para a compra duma lapide a colocar da Praça do Campo Pequeno em homenagem ao glorioso cavaleiro. Pedidos á redacção de *A Grande Novela* — R. da Horta Seca, 7-1.º — Telephone C 27.

**A. B. C.** — Interessante revista ilustrada. Director, Rocha Martins. — Redacção, Rua do Alecrim, 65, telefone, C. 2440. Insere lindas gravuras e interessantes artigos principalmente a continuação das memorias de "João Franco e o seu tempo" do seu director.

**Manual do Assentador de Sapadores de Caminhos de Ferro.** — Por Luis Acciaiuoli, capitão do B. S. C. F. — Recebemos um exemplar do interessante *Manual* que o illustre capitão do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, Sr. L. Acciaiuoli, publicou recentemente e cujo oferecimento muito agradecemos.

Destina-se este livro á instrucção dos sargentos chefes de assentadores, e foi elaborado em harmonia com o programa estabelecido pela portaria n.º 2.300 do Ministerio da Guerra, de 1 de junho de 1920.

O Manual do assentador que vem preencher uma importante lacuna, pois que sabemos não existia nenhum compendio tão completo para instruir os sargentos que desempenham o importante papel de dirigir o assentamento das linhas ferreas, é dividido em cinco partes e estas subdivididas ainda em capitulos pelos quaes se acha metodicamente dessiminada toda a materia indispensavel á instrucção completa d'um bom assentador.

Da primeira constam as noções geraes de matematica — *Algebra, Arithmetica, Geometria, Geometria analitica e Topografia* — indispensaveis como preparatorios para as materias das outras partes que se ocupam de *Construcção — Infrastructura e Superstructura — Conservação e Sinalização*.

Todo o texto é acompanhado de mapas e gravuras explicativas e tabelas diversas, como de transformação de declives e graus de inclinação, medidas de taludes e de passagens de nivel, valores de ordenadas da curva para baliza, espessura de farelas e chapas de folga, medidas de carris e de travessas, etc. etc.

Ilustra tambem o magnifico livro tres bonitas estampas do caminho de ferro de Martingança e uma com o pessoal do B. S. C. F., com a competente ferramenta, que trabalhou na construcção d'essa linha.

A seguir transcrevemos com a devida vénia o capitulo I da IV parte que bem merece figurar nas colunas da *Gazeta*.

## Metodos de conservação e inspecção á linha

Nos trabalhos de conservação, não se protege a via com sinais, devendo então haver todo o cuidado em não colocar ferramenta sobre ou nas proximidades da linha.

Os materiais devem ser descarregados a, pelo menos, 1<sup>m</sup>,50 fóra dos carris e nunca na entrelia, a não ser em casos especiaes o balastro, mas de modo a não ser tocado pelo material circulante.

A conservação pode ser feita:

1.º *Por reparações parciais.*

2.º *Em revista metódica.*

1.º *Por reparações parciais:* A reparação parcial é feita nos pontos onde os chefes de distrito indicarem ser necessario faze-la. Mais vulgarmente aparecem as seguintes deformações da via:

a) *Parafusos e tirefonds largos:* Na inspecção semanal, deve haver o maior escrupulo em verificar se os parafusos e tirefonds necessitam de *aperto*, e executar imediatamente esta operação.

b) *Garrotes:* N'um alinhamento, pode uma junta apresentar uma irregularidade — *garrote* — que é proveniente, ou do deslocamento da via e aparece nas juntas das duas filas, ou do alargamento da via e aparece só n'uma das filas.

Quando aparece nas duas filas, ripa-se a linha, tendo-se préviamente desguarnecido os topos das travessas do lado para onde ela tem de ser puxada; quando aparece só n'uma fila, tiram-se os tirefonds n'uma extensão conveniente, com as alavancas leva-se a junta, ou á largura da via nos pontos proximos, se esta não fôr superior nem inferior a 5<sup>m</sup>/<sub>100</sub> da largura normal, ou á largura normal dada pela *gueija* se os limites passarem os 5<sup>m</sup>/<sub>100</sub>, e aperta-se novamente o material de fixação.

Se não fôr suficiente a acção das alavancas, applica-se o *genicrow*, aproveitando-se para este trabalho a hora em que os carris recebam maior calor.

c) Se a irregularidade existe no carril — *carril torcido* — executa-se como se fosse um *garrote*.

d) *Salto:* Muitas vezes a linha apresenta uma baixa, que não desaparece, e ou é visivel á vista desarmada, ou se nota nos comboios.

Batendo com o olho da bita, tira-se um som ôco, quando se toca uma travessa na linha neste estado.

Então, com as cruzetas, verifica-se o nivelamento nesta parte, e desguarnece-se a linha, para que o ataque se possa fazer energeticamente. Completa-se a banquetta, e applica se o perfil transversal tipo.

2.º *Em revista metódica:* E' feita a seguir, numa extensão, pelo menos, de um hectometro, durante os seis mezes de estiagem (Maio a Outubro) e em cada dia, de modo que o caminho descoberto num dia seja reparado convenientemente e regularizado ao despegar o trabalho desse dia.

Consta de:

a) Descobrir o caminho suficiente para reparar a linha para a rectificação do alinhamento.

b) Descobrir a linha completamente para a rectificação do nivelamento.

c) Substituir o material fixo.

d) Corrigir o alargamento da via e folgas.

e) Balastrar e aplicar o perfil transversal tipo.

a) *Alinhamento de via, ripagens:*

Para se fazer a ripagem da linha sómente se descobrem as travessas nos topos e junto dos carris.

Duas *équipes* de homens com alavancas, colocam-se uma em cada fila de carris, ficando quem dirige o trabalho afastado dos grupos, indiferentemente numa das filas, se fôr em recta, e na fila inferior, se fôr em

curva. Um dos assentadores segue com a alavanca sobre o carril, até passar pelo ponto que precisa ser ripado. O chefe manda fazer alto, e as duas equipes aplicam as alavancas nesse e nos pontos visinhos, e, a uma voz, puxam certos as alavancas.

Quando a ripagem é feita numa grande extensão, começa-se pelas juntas, depois os meios, tendo o cuidado de não esforçar o material fazendo grandes deslocamentos.

Em alinhamento recto, rectifica-se o traçado cingindo-se ás *estacas de referencia*, quando existam, ou a pontos fixos de referencia. Nas curvas, as estacas dão-nos o seu traçado.

Quando não existam estacas, o arredondamento da curva faz-se pelo valor da flecha correspondente ao arco de circulo, que tem como comprimento o dobro do valor do carril normal.

Se o raio fôr conhecido, a tabela dá os valores das flechas para as cordas iguais ao dobro do valor do carril normal.

Opera-se do modo seguinte:

Com um cordel de comprimento maior do que o dobro do comprimento do carril adoptado, collocam-se dois assentadores, segurando-o um em cada ponta. Aplica-se o cordel sobre a fila exterior da curva, apertando-o sobre as cabeças nas juntas, de modo que fique uma junta sempre em falso.

Escolhido um sentido para se proceder á rectificação do traçado, assenta um dos operadores, chamado *primeiro operador*, a ponta do cordel na junta que estiver mais proxima do ponto de tangencia, e que pode ficar, ou no alinhamento recto, ou no curvo. O outro operador o *segundo*, passa uma junta em falso, e assenta o cordel na junta a seguir. O chefe do trabalho, depois de ter bem tenso o fio, mede a flecha da junta em falso, e manda ripar a linha na junta do segundo operador, afim de obrigar a flecha a ter o valor que lhe é devido.

Levantada a flecha ao seu valor, o primeiro operador põe o cordel na junta seguinte, que é a que esteve em falso, e o segundo operador passa para a junta seguinte, ficando agora em falso a junta onde o segundo operador tinha estado.

Continua-se assim até chegar à outra tangente.

Devem corrigir-se os garrotes antes de medir a flecha.

Levadas as juntas à sua posição, os meios e entre-meios são ripados à vista.

— No caso de se não conhecer o raio da curva, medem-se as flechas em todas as juntas e tira-se a media, que dá a flecha media, e, que é a que se applica em todas as juntas.

Suponhamos que a soma de todas as flechas foi de 1<sup>m</sup>,325, e que o numero de flechas medidas foi 14, o valor da *flecha-media* a aplicar será 0<sup>m</sup>,094.

b) Nivelamento longitudinal e transversal da via:

Para rectificar o nivelamento é necessario descobrir a linha completamente. Depois procuram-se duas estacas de nivelamento contiguas, cujo nivel se transporta para os carris mais proximos por meio de regua e nivel, e depois com as cruzetas nivelam-se os pontos intermedios.

Se não houver estacas procuram-se pontos firmes, e por esses pontos se levantam com as cruzetas as juntas proximas.

Não havendo pontos firmes obrigados, nivela-se pelos *pontos altos*, isto é, escolhem-se os pontos altos e por eles nivelam-se os outros.

Niveladas as juntas, rectifica-se a olho nu (deitando-se o chefe sobre a linha e visando os pontos altos) o restante alinhamento, levantando-se os meios e en-

tremeios dos carris até ficarem com a mesma inclinação.

Nivelada uma fila, com a regua e o nivel transporta-se transversalmente o nivel para a outra fila, levantando-se as juntas, depois os meios e entremeios.

c) Substituir o material fixo:

*Substituição de carris e travessas:*

I) *Carris*: Para fazer a substituição dos carris temos de verificar primeiramente se a largura da via está certa, para se poder saber de qual dos lados se tem de retirar o material de fixação.

Se a via está larga, temos de tirar os tirefonds do lado exterior, porque eles estão frouxos,

Se a via tem a largura exacta, tiram-se os tirefonds do interior da linha. Então protege-se a linha com os sinais, às distancias do regulamento, tiram-se as eclisses duma das juntas, os parafusos das eclisses da outra junta (os que fixam o carril a substituir), e alargam-se não só os outros parafusos como os tirefonds do outro lado.

Solto o carril, puxa-se este da sua cama, collocando-se a seguir o outro, seguindo-se o processo inverso para o apertar, tendo o cuidado de limpar bem a superficie de sabotagem.

II) *Travessas*: As travessas para substituir as inutilizadas, devem já vir sabotadas. Marca-se no carril um traço a giz, que indica a posição exacta da travessa, excava-se em toda a sua extensão de modo que a excavação fique mais baixa que a face inferior da travessa, despega-se a travessa da *cama*, com um maço de madeira e faz-se sair.

Coloca-se a nova, assentando-a sobre a cama da inutilizada. Faz-se depois a pregação.

Evidentemente que, se se quizer substituir uma travessa, onde não haja espaço para a correr (via simples em tunel, entre plataformas de estações), temos de retirar o carril por completo. Se fôr em via dupla, nestes ultimos casos, temos de profundar mais a excavação para que a travessa passe sobre a linha da outra via.

Limites de tolerancia para o material de via e remoção para os depositos:

I) *Carris*: Hoje não se empregam senão carris de aço e o seu desgaste na face de rolagem é muiússimo lento e regular.

O limite de tolerancia varia com o numero de comboios que circulam, o peso e altura dos carris; no entanto, o desgaste nunca deve exceder 0<sup>m</sup>,020 nas linhas de resguardo. Este desgaste verifica-se pela applicação da *cercea de ferro* sobre o carril.

Se os carris apparecerem *fendidos*, *torcidos* ou *sela-dos*, de modo a não permitirem ligações perfectas, ou não se possam destorcer completamente, são substituidos, bem como os que tenham os bordos das cabeças desgastados, ou que os desgastes sejam de tal modo irregulares que não admitam ligações com o pequeno material.

II) *Travessas*: As travessas apodrecidas, pela acção dos agentes atmosfericos, as rachadas, quebradas ou ardidadas devem ser substituidas bem como aquelas que não segurem a furação, quer nas superficies de sabotagem, quer pela exiguidade de espessura, sendo o limite para esta de 0<sup>m</sup>,09 abaixo do carril.

III) *Eclisses*: Substituem-se quando apparecem partidas, curvadas ou com desgaste nas juntas, tal que, não obstante a collocação, dos *calços de aço macio*, se não faça uma ligação perfeita entre as cabeças dos carris.

IV) *Tirefonds*: Consideram-se inutilizados aqueles que tiverem a *rosca*, a *arreigada* ou as *arestas laterais da crista* de tal modo desgastadas que não permitam um aperto seguro.

V) *Parafusos*: São substituídos quando a rosca não segurar a porca em virtude do desgaste, ou quando a porca estiver caldeada. Deste material escolhe-se aquele que servir ainda para as linhas mortas ou de resguardo, onde os limites de tolerancia são maiores, ficando então fazendo parte dum deposito.

Das travessas que não servirem para deposito, empregam-se nas vedações.

— *Desgaste, troca e aplicação dos calços de aço macio nas ecisses*:

As eclisses em contacto com os carris sofrem desgaste, que muitas vezes é desigual, produzindo diferenças de nível na cabeça dos carris.

Nas linhas por onde circulam expressos não se deve admitir diferença de nível entre cabeças de carril contiguas, podendo porém haver um limite de tolerancia de 0,001 para as linhas principais, de 0,002 para resguardos e 0,004 para linhas mortas, valores adoptados pela C. P.

Muitas vezes o aperto dos parafusos, igualmente feito, modifica esta diferença de nível. Quando, porém, o aperto não é suficiente, trocam-se as eclisses, se forem do mesmo tipo, e trocam-se as juntas (na outra fila), se forem de tipo diferente.

Se o efeito do desgaste não desaparecer ainda assim, empregam-se os *calços de aço macio* entre a face inferior do verdugo do carril e a junta superior da eclisse.

E, muitas vezes, é necessario limar em plano inclinado a parte saliente da cabeça do carril.

a) *Corrigir o alargamento da via e folgas*:

*Inclinação transversal dos carris*:

Se pela aplicação da *queija* se verificar que ha uma diferença superior ao limite admitido de 0,003, e que então é necessario corrigir a inclinação transversal dos carris, faz-se a rectificação com o aperto dos *tirefonds*.

Pode succeder que ele não seja suficiente, então modifica-se a sabotagem, alargando os *tirefonds* das travessas proximas, levantando o carril a uma altura suficiente para se poder cortar a superficie com a enxó de via.

Faz-se esta operação sómente em travessas usadas ou sabotadas à mão, devendo o entalhe ser feito sobre a superficie já sabotada.

Quando aparece um grande numero de travessas do mesmo carril, que necessita de correcção, faz-se esta em todas as travessas desse carril.

*Emprego das cavilhas de madeira*:

Quando a furação numa travessa deixa de ter aplicação, mas devendo utilizar-se ainda a travessa, tapam-se os furos por meio dumas *cavilhas de madeira creosotadas*, batendo com uma marreta sobre elas, até ficar completamente preenchido o furo. Cortam-se as extremidades com uma enxó, de modo a ficar de nível com a superficie de sabotagem.

Para fazer nova furação, applica-se o trado junto ao logar ocupado pelas cavilhas e *nunca* sobre elas.

— *Distribuição dos carris, quadramento nas juntas e regularização das dimensões das folgas*:

Verifica-se a regularização das dimensões das folgas, por meio do esquadro de assentamento de via. Se a junta apresenta uma folga de 0,010, superior à indicada na tabela das folgas, temos de a regularizar, para o que se protege a linha, préviamente, com os sinais regulamentares.

Soltam-se os *tirefonds* que estejam presos pelas rekravas das eclisses, alivia-se a pressão dos *tirefonds* sobre os carris, e em cada junta, num deles, desapertam-se os parafusos das eclisses.

Pelas seis juntas seguintes e seguintes, distribuem-se os calços correspondentes ao valor que é dado pelo termometro.

O setimo carril é tirado da fila, e conforme as juntas estiverem apertadas ou largas, assim se abrem ou batem as folgas.

É necessario ter em vista que, se devem correr os carris duma fila, primeiramente, depois os da outra, estando fixados os primeiros.

*Batem-se* as folgas, batendo com um fecho assente sobre as travessas contra outro fecho ligado ao sexto carril.

*Abrem-se* as folgas introduzindo nelas um corta em frio, applicado sempre na patilha do carril.

Feita a regularização das folgas das juntas numa das filas, procede-se à das outra fila, dum modo idêntico verificando-se sempre o quadramento das juntas, de modo a não exceder o limite de tolerancia.

Terminada a regularização das folgas marcam-se nos carris, a giz, as posições novas das travessas em relação a estes, e com maços de madeira fazem-se correr as travessas, depois de se ter aliviado a pregação.

*Emprego dos fechos de carril na redução das folgas*:

Pode succeder que, não obstante a regularização das folgas ser feita à custa das folgas das outras juntas, o deslocamento seja feito de modo que, ao aplicar as eclisses, os furos destas não coincidam com os dos carris.

Então substituí-se um carril comprido por um curto, ou inversamente, conforme houver excesso ou falta.

Se não tiver applicação este caso, temos de lançar mão dos fechos de carril que, definitivos não podem ter uma extensão inferior a 6", e provisorios teem um comprimento minimo de 0,08.

Os fechos de 0,08, 0,09, o 0,145 não tem furação. Os de 2,30 e os seguintes, que se obteem aumentando de 0,30 em 0,30, os de 4,27 e os seguintes, aumentados de 0,27 em 0,27, os de 4,465 e os seguintes, aumentados de 0,465 em 0,465 e os de 6,465 e os seguintes aumentados de 0,465 em 0,465 teem todos dois furos de cada ponta, para serem eclissados com eclisses lisas, e apertados com parafusos ao modo ordinario.

O assentamento dos fechos sem furação faz-se sobre uma travessa, sobre que se apoiam tambem as extremidades dos dois carris onde ha a folga.

Seis *tirefonds* fazem a fixação, tres de cada lado, apertando dois a patilha do fecho, dois a das extremidades d'um dos carris, e os outros dois a das do outro.

Os fechos com furação assentam-se e ligam-se como se fossem carris em linha corrente.

Vamos dar um exemplo para um carril de 8,30, do modo como se podem regularisar as folgas.

Suponhamos uma folga maior que 0,2 e menor que 0,3.

Augmentam-se as folgas, até que se possa aplicar um fecho de 0,09, ou se troca um carril de 8" por um de 6" e applica-se um fecho de 2,30.

Nas curvas deve-se procurar substituir os carris curtos por compridos.

e) *Balastragem da via, perfil transversal do balastro*:

Renova-se a balastragem da via do modo seguinte: Reune-se o balastro, que se tem de substituir, até ao nível superior da cabeça das travessas, numa das filas, descarrega-se o balastro novo sobre este lado da linha; em seguida remove-se o restante balastro antigo, deixando sómente a parte sobre que assentam as travessas. A outra parte de balastro antigo, o *calo*, é então tirado, espalha-se uma camada de balastro e ataca-se.

Rectifica-se o nivelamento, faz-se um segundo ataque, se fôr necessario, e completa-se o perfil da linha.

*Depositos de carris, travessas e material de fixação*:

Para que imediatamente se possa acorrer a qual-



quer acidente, é necessario ter um deposito, ao longo da via, de carris, de kilometro a kilometro. O numero de carris, em deposito varia, sendo função da via ser dupla ou simples. Assentam sobre uns suportes de madeira, e fixos a estes por tirefonds.

Conservação dos materiaes que fazem parte de aparelhos de mudança:

Se a patilha das lanças das grades de agulhas não apoia perfeitamente no plano dos carris, não havendo, portanto, um perfeito contacto da ponta da lança com o carril encosto, atacam-se as travessas do lado que tem os *coxins* mais baixos, ou faz-se com a enxó um entalhe na superficie onde se apoiam os *coxins* mais altos.

É necessario verificar sempre o alargamento da bitola da via nos aparelhos de mudança, fazendo-se imediatamente a correcção devida.

Se apparecerem quebrabas ou deformadas as lanças, varinhas, devem ser substituidas imediatamente.

Inspeção à linha e sinais convencionaes indicando o defeito observado na via:

A linha deve ser periodica e cuidadosamente revista, verificando-se a largura da via, aperto de para-fusos e tirefonds, ataque das travessas, etc.

Para fazer notar ao agente encarregado da conservação os defeitos encontrados, e que necessitam reparação, marcam-se sinais convencionaes sobre a travessa, ou sobre o carril, feitos a giz de alfaiate.

Cumpridas as correcções indicadas, apagam-se todos os sinais à excepção do primeiro e ultimo.



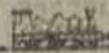
## Trafego internacional com Espanha e França

### Conferencias P. H. F.

De novo as más condições internas em que se encontram os Caminhos de Ferro espanhoes veem impedir o estudo e a efectivação de medidas que podessem desenvolver o trafego internacional realizado entre o nosso Paiz e a França, por caminho de ferro, por forma a atingir a quantidade e importancia que atingia antes da guerra.

De ha já bastante tempo que o pernicioso efeito dessas más condições tem vindo a fazer-se sentir, afectando desde as mais importantes causas ás mais pequenas. Presentemente a incerteza que ainda existe naquela nação sobre os nossos regulamentos ferroviários e sobre a reforma tarifaria, deu lugar a que as Companhias francesas, convictas de que em uma garantia de estabilidade por parte da Espanha nada será possivel fazer de proveitoso, propoesses o adiamento de Conferencia do Trafego Internacional Franco-Hispano-Português, que, segundo a determinação da assembleia realisada em Paris (27 de Outubro de 1923) devia ter lugar em Sevilha nos primeiros dias do mez de Maio proximo, para o principio de Outubro.

Consequentemente, só em Outubro poderão ser tratados os assumptos de que a referida conferencia se vai ocupar e, dahi, um atrazo que bem pode ser avaliado em um ano, ou quasi, sem serem tomadas resoluções e postas em vigor medidas com que, se muito tem a lucrar as Empresas ferro-viarias, muito beneficiará tambem o publico que necessita de se utilisar dos seus serviços.



### Manual do viajante em Portugal

Em portuguez e fancez compram-se 2 exemplares de cada, na redacção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", na R. da Horta Sêca, n.º 7-1.º.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Sobretaxas

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga alterou, a partir de hoje, os multiplicadores que estava applicando desde 1 do mez findo para o efeito das sobretaxas, os quaes passam a ser os seguintes:

Passageiros em 1.ª classe...	Multiplicador	11
» » 2.ª » ...	»	10,5
» » 3.ª » ...	»	10

Todos os demais transportes, excepto as restricções. . . . . 10

Restricções . . . . . 6

### Venda de bilhetes e despacho directo de bagagens da linha de Cascaes para Hespanha

A partir de hoje as estações de *Estoril*, *Monte Estoril* e *Cascaes* vendem bilhetes e despacham bagagens directamente para *Badajoz* e *Sevilha* da linha de Madrid a Zaragoza e Alicante, *Valencia de Alcantara* e *Madrid Delicias* da linha de Madrid a Caceres e a Portugal, *Fuentes de Oñoro* e *Salamanca* da linha de Salamanca á Fronteira de Portugal (via Pampilhosa) e *Medina del Campo* da linha de Madrid a Salamanca (via Pampilhosa Vilar Formoso),

Os bilhetes são vendidos nas condições e nos preços das tarifas geraes de cada linha, acrescidos das sobretaxas e impostos em vigor.

A travessia da cidade de Lisboa entre Caes do Sodré e Lisboa-Rocio é de conta dos passageiros.

O peso excedente aos 30 kilos de bagagem concedidos aos bilhetes inteiros, e aos 15 para os meios bilhetes, é taxado nas condições e preços das tarifas geraes acrescidos das sobretaxas e impostos em vigor.

O transporte das bagagens entre Caes do Sodré e Lisboa-Rocio, ou vice-versa, é feito por conta do caminho de ferro o qual cobrará no acto da expedição e por cada volume as taxas fixadas na tarifa de Camionagem da C. P., e correspondente sobretaxa.

O participe das linhas espanholas é cobrado em moeda portugueza ao cambio anunciado por Aviso ao Publico periodicamente afixado nas estações.



### Companhia Internacional dos Wagons-Lits

Segundo o Relatorio apresentado á assembleia geral no dia 15 do mez findo, elevou-se a 46.000.000 de francos as receitas desta importante companhia no anno de 1923.

Ha um acrescimo sobre o anno anterior de 12 milhões, sendo o dividendo a repartir pelos accionistas de 57,50 francos por acção, em vez de 31 em 1922.

No anno findo viajaram nas carruagens da Companhia um milhão e meio de passageiros, e foram fornecidas nas carruagens-restaurants 6.800.000 refeições.

Esta empresa que como se vê se encontra florescente, tem em serviço 1.880 carruagens, e propõe-se ampliar os seus serviços, para o que está tratando de construir mais material, devendo tambem brevemente estabelecer diversos melhoramentos no Sud-Express Paris-Madrid e Paris-Lisboa.



## PARTE FINANCEIRA

### NOTAS E COMENTARIOS

A situação económica do país, infelizmente não melhora. As medidas financeiras do governo Alvaro de Castro, além de, em principio, não serem mais do que meros paliativos empiricos, ainda por cima, na pratica, redundaram em coisa nenhuma. A tão proclamada compensação de despesas não passou no final de contas, duma simples poeira lançada aos olhos do publico, acobertando-se com ella os inevitáveis aumentos de impostos. A regra dum longo governo é proporcionar as despesas ás receitas. As regras dos meus governos, dos governos percolados — e é desse mal que nós sofremos — é precisamente o contrario: proporcionar as receitas ás despesas; e como as despesas augmentam todos os dias, em virtude de vivermos em regimen de *comunismo burocratico* puro e simples, todos os dias têm, inevitavelmente, de ser augmentadas as receitas, isto é, sobrecarregando o publico com novos impostos.

Augmentando todos os dias a circulação fiduciaria e os debitos do Estado ao Banco de Portugal, a nossa moeda desvalorisa-se automaticamente, dando origem a uma mais desenfreada especulação cambial. E o mal agrava-se ainda mais, porque os aumentos da circulação fiduciaria e dos debitos do Estado ao Banco de Portugal entram no dominio das despesas improductivas. Estes dinheiros destinam-se apenas a remendar os rombos feitos nas contas do Estado por uma pessima administração que já vem de ha anos, e nunca a desenvolver e fomentar riquezas novas e productivas de novas riquezas.

Já temos em curso, segundo o balancete do Banco de Portugal, de 26 de março ultimo, 1.491.184.922\$500 réis de notas, contra apenas 1.419.000 contos, em 31 de Dezembro de 1923!

A moeda tem uma parte estável e outra instável. A primeira, é constituída pelas reservas metalleas que são, no Banco a garantia do papel circulante. A segunda varia de valor conforme o credito do Estado sobe ou desce, e está sujeita a toda a especulação que se faça sobre esse credito do Estado. Com governos que não fornecem ao paiz garantias duma solida administração dos dinheiros publicos, como será possível haver confiança? e sem confiança, como é possível haver credito? e sem credito, como não ha-de a moeda desvalorizar-se? e desvalorizando-se a moeda como não ha-de a vida encarecer? A libra atingiu já 144\$000 réis, apesar dos organismos creados para regular e estabilizar o cambio, — como se o principal elemento corrector das divisões cambiaes não fosse a confiança que o Estado, pela sua boa administração, me ece do publico!

Proibindo importações, e pela entrega do monopolio cambial nas mãos da Caixa Geral dos Depósitos pensa o governo restabelecer a confiança do publico e fazer reverter, num futuro proximo, a libra ao p. r. Santa ingenuidade! (O leitor dirá a palavra *ingenuidade* a latitude que entender.) Se o problema fosse assim tão simples de resolver, não seria necessario o sr. Alvaro de Castro estar a ver o que faz em França Poincaré, para lhe seguir em Portugal os ensinamentos: qualquer aprendiz de engraxador lhe indicaria qual o melhor caminho a seguir. Parece desconhecer — e ainda, entre nós, que a intromissão do Estado na economia nacional, 99 em 100 vezes, só traz prejuizos a essa economia, precisamente, que ele pretendeu auxiliar.

Vivemos num paiz de produção deficitaria: o que produzimos não basta para o consumo. Não apenas no capitulo de materias primas para as nossas industrias. Mas tambem na rubrica *alimentação*. Trabalhamos pouco e trabalhamos mal. Tem que vir do estrangeiro, evidentemente, o que nós não sabemos, não queremos, ou não podemos produzir em Portugal. Daí um circular de giro inexgotavel, correndo para fóra das nossas fronteiras. Compensações? Pouquissimas. O desequilibrio é grande, e tende a augmentar, entre o que importamos e o que exportamos. Sai muito ouro e entra pouco. Resultado? Como não temos minas d'ouro em exploração no continente, a ruina economica não tardará em bater-nos á porta.

Os valores das importações para consumo, em 1919 ascenderam a 229.427, dos quaes cabem á rubrica — *alimentação* — 77.187 contos; em 1920, tivemos, respectivamente, 691.002 contos e 128.976 contos.

Nos cinco primeiros mezes de 1919, recebemos substancias alimenticias no valor global de 30.000 contos; em 1920 esta mesma importação produziu 34.587 contos e em 1921, circa de 125.000 contos!

No capitulo das nossas exportações alimentares, a declinação é alarmante.

Em 1919, de Janeiro a Maio, exportámos, por média mensal, 1890 contos, ou 9.450 contos de Janeiro a Maio; em 1920, nos mesmos cinco mezes, 18.503 contos e no periodo seguinte, de 1921, *unico oficialmente conhecido*, as mesmas exportações renderam 18.533 contos.

A exportação de bebidas, em 1920, Janeiro a Maio, foi de 37.227 contos e em 1921, deu pedas, 28.395 contos!

Estes numeros testemunham claramente o pessimo estado em que se encontra a economia nacional. E' preciso reagir. Ha quem, de facto, pretenda reagir. Mas todas as boas vontades se quebram deante dum obstaculo intransponivel: a ruina das finanças publicas. Enquanto a marcha do escudo para zero não fór travada, mas travada *definitivamente*, não haverá possibilidade de fazer remontar a economia nacional, dando-lhe um forte impulso que a ponha no lugar que de direito lhe pertence no numero dos povos mais ricos — que são os que mais trabalham.

Augusto da Costa



## CARTEIRA DOS ACIONISTAS

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

#### Assembleia Geral Ordinaria

Não se tendo realizado, por falta de representação de capital, a Assembleia Geral Ordinaria convocada para hoje, é nova e definitivamente convocada para o dia 10 de Maio p. f., pelas 2 horas da tarde, na sede da Companhia Avenida da Liberdade, 14, 3.º, para os efeitos do art.º 26.º § 1.º dos Estatutos e bem assim de liberar sobre quaesquer outras propostas apresentadas pelo Conselho de Administração.

O prazo para a deposito de acções ao port. d. r termina em 27 do corrente ás 4 horas da tarde, em Lisboa, na sede da Companhia, no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 21 de Abril de 1924

O PRESIDENTE DA MEZA DA ASSEMBLEIA GERAL

Candido Sotto Maior

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

#### Assembleia Geral Ordinaria dos Obrigacionistas

Em observancia aos artigos 51, 52 e 53 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos portadores de Obrigações do 1.º e 2.º grau desta Companhia, que possui em, pelo menos, dez destes titulos, para as 15 horas de quinta-feira 29 de Maio p. f., na sede do Comité, em Paris, 19, Rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme prec. itua o artigo 22 dos Estatutos a eleição dos seus representantes no Conselho de Administração e, daqui, quitação ao mandato de um Administrador falecido.

O deposito de obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até ao dia 14, inclusive, do referido mez de Maio, em Paris, no Comptoir National de Escompte, 14 Rue Bergère; em Lisboa na Casa Henry Burney & C.º, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Aliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França pelo «maître» da sua residencia, ou por notario.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Paris, 14 de Abril de 1924.

O COMITÉ DE PARIS

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

#### Venda de um dinamo

Esta Companhia tem para vender nos seus armazens da Figueira da Foz, um dinamo Thomson-Houston HM 6 de 115 volts — 9,5 KW — 1550 rpm — completo com tambor e carris.

As propostas para a compra d'este dinamo devem ser dirigidas ao Chefe dos Armazens Geraes, Figueira da Foz, até ao dia 30 do corrente.

Figueira da Foz, 17 de Abril de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração interino

Flavio Paes



## PARTE OFFICIAL

Direcção Geral de Caminhos de ferro

### Repartição de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, declarar sobran e a parcela de Terreno, com a area de 5.351<sup>m</sup><sup>2</sup>,57 situada à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 205,974 e 206,406, conforme a planta junto ao processo n.º 2782.

Paços do Governo da República, 12 de Abril de 1924. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Nuno Simões*.



**Caminho de Ferro do Amboim** — A Companhia do Amboim, foi pelo Governo de Angola feita a concessão da construção e exploração de um caminho de ferro de via reduzida (0,60), que, partindo de Benguela Velha (hoje Porto Amboim), tivesse por terminus o Amboim (riquissima região de café do distrito do Cuanza Sul), com a faculdade de um futuro prolongamento até o Bimbe, no Bailundo, do vizinho distrito de Benguela. Igualmente foi concedida a construção e exploração de uma ponte-cais em Porto Amboim.

Os estudos, dirigidos pelo distinto engenheiro, Sr. J. A. Fernandes Torres, foram iniciados em Junho de 1921, terminando em Dezembro de 1922 com a implantação do traçado até o kilometro 128 no Amboim e o reconhecimento até o kilometro 375 no Bimbe.

O primeiro material descarregou em Porto Amboim em Janeiro de 1923, começando os trabalhos de construção em Março seguinte.

Presentemente estão já assentes 44 kilometros de via, havendo cerca de 71 kilometros de terraplenagens feitas, que prosseguem activamente. Está em construção a ponte sobre o rio Calonguela.

Foram adquiridos 83 kilometros de material fixo inglês, e 4 locomotivas, 16 vagões abertos, 7 fechados, 4 vagões-tanques e 2 carruagens de passageiros, além de material de construção e material acessório.

Estão em inicio os trabalhos de construção da ponte-cais em Porto Amboim, onde se construíram vários edificios e outros se estão construindo.

Ainda dentro do corrente ano, a linha atingirá o kilometro 83 na base da serra do Amboim.

## Operações aduaneiras na fronteira hespanhola de Valencia de Alcantara

Em substituição do Sr. Manuel Puebla que deixou de prestar serviço á Companhia de Madrid e a Caceres e a Portugal, foram nomeados Agentes aduaneiros desta companhia em Valencia de Alcantara os Srs. Hijos de Justo Martinez Estellez, antigos e conhecidos despachantes naquela fronteira.

Quando os expedidores ou consignatarios de remessas de Portugal para Hespanha ou inversamente não tenha na referida fronteira de Valencia de Alcantara um agente seu aquem quieriam confiar os despachos das suas mercadorias, e desejem que esse serviço seja prestado pelo agente do caminho de ferro, deverão indicar nas notas de expedição das suas remessas que taes operações são confiadas aos referidos Sr. Hijos de Justo Estellez.

Na fronteira de Mourão continua a prestar serviço como Agente Aduaneiro da Companhia Portuguesa o Sr. D. Sebastião Manuel de Noronha.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

Faltando a um dos nossos assignantes para a sua coleção varios exemplares desta revista pedimos á pessoa que os tenha a fineza de comunicar á redacção desta e dizer qual o preço porque deseja vender.

1919 — 1-17-18-19-20-22-23 e 24.

1920 — 12-16-17-18-19-20 21 e 22.

1921 — 17-23 e 24.

1922 — 17-18-19 e 20.

1923 — 18 e 19.

## Curso de cambios, comparados

	Em 29 de Março		Em 29 de Abril	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon' res, cheque . . . . .	17.8			15 1.64
Paris " . . . . .	1720	1730		2120
Madrid " . . . . .	4240	4315	4400	4510
Alemanha " . . . . .	—	—		—
Amsterdã " . . . . .	11560	116 0		11600
New York " . . . . .	31300	31600	32500	32750
Italia " . . . . .	1333	1365	1450	1470
Suissa " . . . . .	5400	5430	5780	5820
Bruxellas . . . . .	1343	1360	1740	1800
Libras . . . . .	1310			1140

## AVISO

Previnem-se todas as casas que nos teem escrito sobre anuncios a publicar na nova edição a sahir do «Manual do Viajante em Portugal», de que só se aceitam anuncios até ao dia 5 do corrente mez.

O novo «Manual» está prompto devendo aparecer em fins do corrente mez

# Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Icaçer 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 Gompanhia no Barreiro

**Agente e Revendedora da  
Deutsohe Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

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

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

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

## Pinto & Sotro Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

# BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depósitos 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.