

Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Communicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

NUMERO 885

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 Novembro de 1924

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

SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro e Socialismo d'Estado, por J. Fernando de Souza	Pag. 231
Os combustiveis em Portugal, por J. Perpetuo da Cruz	» 233
Trafego internacional P. H. F.	» 235
Viagens e Transportes	» 236
Os caminhos de ferro Ingleses	» 236
Linhas Estrangeiras	» 237

Calçamento de borracha	» 237
Linhas Portuguezas	» 238
Canal entre o Lago Maior e o Adriatico	» 238
Publicações Recebidas	» 238
O novo regime ferroviario espenhol	» 238
Curso de cambios comparados	» 238
O tunel sob a Mancha	» 239
Fiscais do governo nos caminhos de ferro	» 239
Parte Financeira	» 239
Parte Off cial	» 240

Caminhos de ferro e Socialismo d'Estado

A reforma dos caminhos de ferro hespanhoes

II

por J. FERNANDO DE SOUZA

E' mais que tempo de continuarmos a analyse, iniciada na *Gazeta* de 1 de setembro, do decreto-lei de 12 de julho ultimo, que estatuiu o novo regime dos caminhos de ferro em Hespanha.

Duas são as características essenciaes d'esse decreto: perda de autonomia das companhias, que ficam discrecionariamente governadas pelo Estado, que se torna à força seu associado e se ingere nas minimas modalidades da sua acção, impondo-lhes o predomínio, em vez de se limitar á acção fiscal dentro dos preceitos dos contractos, e a fixação das tarifas pelo Estado, que buscará nelas compensação para todos os encargos do capital.

No periodo transitorio, que não dura mais de trez mezes depois da entrada das companhias no regime, vigoram as tarifas actuais com a sobretaxa de 15 % e continuam os anticipos do Estado.

Segue-se ao cabo de trez mezes o periodo provisorio, com as tarifas determinadas segundo o novo systema previsto no regulamento e de que dei idéa sucinta no artigo anterior.

Se dentro d'esse periodo não estiverem preparadas as novas tarifas, as companhias podem elevar os preços até aos máximos legais.

O principio de que as receitas do caminho de ferro devem cobrir, não só as despesas de exploração, como os encargos financeiros, se na sua generalidade é admissivel, não pode revestir um caracter absoluto,

As estradas, que não teem receita propria sufficiente para ocorrer ás despesas da sua conservação e ainda menos ao juro e amortisação do capital nelas invertido, não deixam por isso de ser construidas quando o interesse publico assim o exige, encontrando-se no desenvolvimento da riqueza publica e no augmento da materia colectavel a compensação indirecta do encargo assumido.

O mesmo pode e deve succeder com muitos caminhos de ferro, que, por não ocorrerem a todos os seus encargos, não deixam por isso de ser uteis e justificada a sua construcção. Nem sempre se pode pedir á tarifa a compensação de todos os encargos.

A tarifa é um typo de contratos cujo preço, derivam do valor economico do transporte e teem nele o limite que não podem ultrapassar sob pena de serem impeditivas desses transportes. Emquanto o não atingem, e pela sua maleabilidade procuram adaptar-se ás modalidades do trafego, a receita a que dão logar é legitimamente obtida.

Se não é sufficiente para a justa remuneração do capital, ao Estado cumpre assegurar o complemento necessario, se a linha exerce uma função de incontestavel valor economico. Se a excede, o Estado pode e deve exercer a influencia precisa para que os excessos de receita sejam applicados a fins de interesse social, como a construcção de novas linhas, etc.

Foi assim que o Governo francez fez reverter a

favor da nova rede garantida os excessos de receita da rede principal alem de certos limites convencionados de remuneração do capital.

Quão longe estão estes ditames da sã doutrina economica do *apriorismo* com que o decreto-lei toma para base da tarifa a necessaria receita remuneradora, que pode ser superior ao valor economico do transporte! E como essa exigencia se baseia nos encargos a solver em cada companhia, as tarifas tenderão a particularisar-se, em vez de se caminhar para a possível uniformidade.

Por outro lado o Estado constitue-se á força associado das companhias e chama a si a angariação dos capitais para o desenvolvimento e o aperfeiçoamento da rede, em vez de aproveitar o credito das companhias, procurando robustece-lo.

O Conselho Superior, entidade compozita, cujos 17 membros, de varias proveniências, são, muitos deles alheios aos serviços ferroviários tem poderes discrecionarios, ingere-se nos mínimos pormenores da gerencia das companhias e cria á custa delas uma vasta burocracia, que é o órgão dessa acção.

Tem ao menos as companhias a faculdade de se não acolherem ao regime se o acharem lesivo dos seus legítimos interesses e da conciliação difficil, ou impossivel, com os direitos assegurados pelo contracto?

De modo algum. O Governo retira-lhes a faculdade de cobrar a sobretaxa de 15 %, obrigando-as a manter os encargos a que era destinado. Retira-lhe igualmente os *anticipos* ou adiantamentos, sem lhes consentir que diminuam os subsidios que davam, graças a eles, ao pessoal. Apenas lhes consentirá talvez que vão nas tarifas até aos maximos legais dos seus contractos, que pelo novo regimen podem ser excedidas. Ficam sujeitos a resgates parciaes, que podem perturbar profundamente a sua economia, bem como os agrupamentos e desmembramentos de linhas, que serão quasi impostos pela arma do resgate.

Eis as receitas (em milhares de pesetas) que as duas redes principaes perderiam se se abstivessem de entrar no novo regime.

	Norte	M. Z. A.
Sobretaxa de 15 %	32.800	27.423
Anticipos	31.200	30.668
Total	64.000	58.091

Estas cifras são tomadas do exercicio de 1923. Ora n'esse exercicio o producto liquido de M. Z. A. foi de 22.165.000 pesetas.

Sem aquelas duas receitas transformar-se-ia num deficit financeiro.

Em proficientes relatorios apresentados por essas companhias ás assembleias geraes ou *Juntas extraordinarias*, destinadas a tomar resolução sobre o assunto é posta em relevo a inefficacia do recurso aos maximos legais das tarifas.

Eis o que a tal respeito pondera judiciosamente a Companhia do Norte:

La elevación de los precios de las tarifas vigentes, en las condiciones en que actualmente se encuentran y en la precisión de no exceder de los correspondientes a las máximas legales, solo po-

dria hacerse en cuantía insuficiente, al menos de provocar una verdadera crisis en los transportes, que produciria un resultado contrario al objeto perseguido.

El recargo uniforme del 15 por 100, que ahora se suprime para las Compañías que no ingresen en el régimen, y el aun mucho mayor que será forzoso imponer para las que a él se acojan, a fin de compensar los anticipos y nuevos gastos, tiene la inmensa ventaja de que no cambia la estructura de la tarifa que actualmente está establecida, para la casi totalidad del tráfico de pequeña velocidad, con bases kilométricas decrecientes al aumentar las distancias. Este régimen de tarifas, que para los largos recorridos ofrece disminuciones de precio de gran consideración con relación a los de la tarifa máxima legal, es el que ha determinado la intensificación del tráfico, haciendo posible la creación de nuevos centros de producción y consumo muy distanciados entre sí, y el establecimiento de industrias en puntos alejados de los centros productores ciertas primeras materias que les son necesarias, favoreciendo en determinados casos las importaciones y exportaciones, y evitando en otros que el tráfico se dirija por vías concurren-tes.

En la situación actual de las cosas, las bases kilométricas de las tarifas especiales para distancias cortas ofrecen muy pequeñas rebajas respecto de las máximas legales, siendo como hemos dicho crecientes estas diferencias con las distancias, y grandes para las largas.

En tales condiciones, al recargar-se en un 15 por 100 las tarifas, haciendo uso de la autorización concedida por el Real Decreto de Diciembre de 1918, los precios de las tarifas especiales para las distancias cortas excedieron los de las máximas legales, resultando de ello que el propósito de obtener el producto global del mencionado recargo, e procurar además nuevos recursos en compensación, al menos parcial, del anticipo que se suprime, solo puede lograr-se aumentando considerablemente los precios para las distancias largas, que tendrían que suportar, no tan solo los aumentos que fueran precisos para la obtención de estos recursos, sino también los necesarios para suplir la importante baja resultante de la obligación de restablecer, por lo menos, los tipos de las tarifas máximas legales en las distancias cortas, para las que actualmente se exceden. Y aun deberían ser aumentados aquellos precios en el caso de aspirar a tal compensación, a causa de la pérdida inevitable que la supresión del recargo de 15 por 100 ha de ocasionar en el tráfico de viajeros.

El equilibrio económico establecido por el actual sistema de tarificación quedaria por lo tanto roto, resultando disminuidos los precios para los transportes en cortos trayectos, y extraordinariamente recargados los que se efectúan a largas distancias, produciéndose de este modo una grave crisis industrial, con repercusión inmediata en los transportes, crisis que no tendria lugar con el recargo uniforme que como hemos dicho mantiene el equilibrio actual.

Aparte de la contracción del tráfico que indudablemente se determinaria, se producirian importantes desvíos por las vías concurrentes, entre las que habria que incluir líneas que actualmente no nos hacen competencia, pero que, en el caso de engrosar en el régimen, podian desviarnos tráfico por encontrar-se en distintas condiciones de tarificación para ciertas distancias.

Pode a redução de despesas compensar a perda de receitas atraz referida? De modo algum. Não ha que contar com diminuição de gastos com o pessoal; pelo contrario, a rigorosa applicação da lei das 8 horas de trabalho agravará sensivelmente esses encargos. Por outro lado o natural desenvolvimento do trafego exigirá melhoramentos cujos encargos virão a agravar a despesa, tanto mais que, á medida que se aproxima o termo das concessões, mais curto é o prazo de amortização para as obrigações que se emitam.

Deve-se observar que, mesmo entrando as companhias no regime, a situação vae ser dentro em pouco singularmente difficil. Assim, o periodo transitório das

Os combustíveis em Portugal

(Continuação do n.º 883)

IV

POR J. PERPETUO DA CRUZ

Nestas condições é possível fazer as estivações nos desmontes com madeiras de pequena secção, sem perigo algum para a segurança dos trabalhos. Enquanto se procedia ao desmonte nas zonas devidamente preparadas, ia-se prosseguindo a perfuração da galeria de base que foi deslocada na camada para tornar mais fácil a sua conservação de forma que actualmente estão preparados os desmontes numa extensão de 150 metros e numa altura de 100 metros, que dão uma cubagem de carvão pronto para desmonte de 150.000 toneladas.

Continuá em avanço a galeria de base e uma galeria em piso superior que nos permite atingir rapidamente a zona de Malacate, mais abundante em carvões duros e por isso capaz de fornecer as toneladas de antracite de gazogéneos que permitam reduzir ao mínimo as importações de antracites ingleses.

Aproveitando o período de trabalhos activos em Germunde para instalar a linha férrea que liga a margem do Douro ao Pejão, e preparado ao mesmo tempo o desmonte a céu aberto no Pejão e os desmontes subterrâneos no Fojo, é nestes dois pontos que actualmente se concentra a maior actividade da exploração.

O caminho de ferro para o Pejão foi construído em via de 0^m,60 de bitola e em dois troços distintos, fazendo uma diferença de nível de 120 metros entre o troço superior ou do Pejão e o troço inferior ou do Fojo.

Foram adquiridas duas locomotivas de 35 cavalos, 20 vagões de duplo "boggie" de 10 toneladas e 10 vagonetes de ferro de tombar para o lado.

A exploração no Fojo, é feita pelo mesmo processo que em Germunde por faxas horizontais e longitudinais, seguindo de baixo para cima.

O troço de caminho de ferro do Pejão, visando a servir o desmonte a céu aberto é feito por bancos sucessivos de 10 metros de altura, e vindo da superfície para os níveis inferiores, construiu-se a última parte da

linha com uma rampa de 5 % para chegar ao banco superior. A' medida que vão sendo desmontados os bancos sucessivos, vai-se diminuindo a rampa desta última parte, que tem uma extensão de 1.200 metros, de forma que quando se chegar ao banco de 60^m de profundidade esta parte da linha ficará de nível.

A parte restante desta linha tem uma rampa de 2 a 2,5 %.

Esta linha entra no primeiro banco, agora em exploração, por uma reversão.

Um banco intermédio de 5^m está actualmente em preparação, para nele se proceder ao desmonte manual enquanto não está instalada a pá excavadora a vapor actualmente em instalação.

Logo que esteja instalada iniciará ela mesma a preparação das paredes laterais do corte no banco superior enquanto se vai continuando o desmonte manual no banco intermédio, indo em seguida a pá a vapor iniciar o desmonte de 2.º banco pelo seu nível de base isto é, 10 metros abaixo do 1.º banco actualmente em desmonte.

A pá excavadora tem uma capacidade de 2 metros cúbicos e é capaz de uma produção de 60 toneladas à hora.

Póde fazer todo o trabalho de desmonte dos schistos e rochas encaixantes sem prévia preparação de explosivos.

Com o material de caminho de ferro existente pode fazer-se o transporte diário de toda a produção da pá a vapor ou sejam 500 toneladas, desde que haja centrais nas minas que utilizem esta produção, ou que se desenvolvam os meios de transporte no rio Douro para lhe dar saída por esta via.

O carvão transportado do Pejão no troço superior da linha é despejado num canal de descarga e recebido pelos vagons à carga no troço inferior.

A produção de carvão actualmente obtida no desmonte a céu aberto é de 220 toneladas por metro corrente de avanço, seguindo este em cortes transversais de 10 metros de altura e a toda a largura da camada. Mantendo-se constante, como já está verificado pelas pesquisas, a espessura da camada em profundidade, até à profundidade de 60 metros contando com o desnível da linha de afloramento, o rendimento garantido em carvão por extração a céu aberto é de 2.000 000 toneladas. O desmonte é feito por cortes longitudinais, de forma a apresentar uma frente de comprimento igual a toda a extensão do afloramento, batendo depois o banco paralelamente aos encostos da camada.

A excavadora faz primeiro uma entrada em trincheira longitudinal no schisto do tecto da camada de forma a deixar um degrau no schisto encaixante, com a inclinação de 30° na parede lateral. Nestas condições a excavadora trabalha para a esquerda e carrega os vagões atrás, depois trabalha para a direita no carvão e carrega ainda os vagões atrás. Aberta a primeira trincheira, a linha da excavadora é ripada paralelamente a si mesma e ao lado é montada a linha dos vagões. A excavadora nesta fase, excava para a direita e carrega à esquerda.

O trabalho a céu aberto iniciado no Pejão pode

tarifas dura apenas trez mezes, findando com ele a sobretaxa de 15 % e os anticipos para o pessoal.

No periodo seguinte, que é o provisório, como certamente não estarão preparadas as novas tarifas, podem as empresas elevar as tarifas ao maximo legal, alvitre cujas dificuldades são postas em relevo no trecho citado do relatório da Companhia do Norte. Além d'isso com a entrada no regime perdem a faculdade de cobrar exclusivamente para si os portes; as que tem concessões perpetuas (e M. Z. A. tem 297 kilometros n'essas condições, achando-se entre elas algumas das linhas mais rendosas) perdem essa perpetuidade.

Sérias apreensões inspira, pois, o acto de socialismo d'Estado praticado na Hespanha e cujas consequências podem ser graves, exactamente quando em toda a parte se reconhece a incapacidade do Estado para o exercicio de funções commerciaes e industriaes.

ser igualmente feito em todas as outras secções, desmontando se por esta forma toda a linha dos afloramentos até uma profundidade, pelo menos de 60 metros, e que será regulada pelas condições económicas de momento.

CAPÍTULO V

Análises

A composição dos diferentes tipos de carvão é indicada no quadro seguinte:

Tipos	Matérias vol- lâteis %	Cinzas %	Carbone fixo %	Enxofre %	Poder calorífico por quilo	Obs.
Fundição	4,71	9,79	85,5	1,52	6.735	Todas as análises são do Professor Charles Lepierre. Os poderes calo- ríficos são deter- minados à bom- ba de Mahler.
Antracite 1. ^a (Germunde)	4,71	9,79	85,5	1,52	6.735	
Antracite 1. ^a (Pejão)	4,86	5,50	89,64	1,36	7.392	
Antracite 2. ^a (Germunde)	4,60	15,92	79,48	Não dosado	6.215	
Mixto (Germunde)	9,52	38,52	51,96	0,83	3.860	
Pejão miúdo I.	10,64	14,22	75,14	0,62	6.297	
" " II.	4,02	17,59	78,39	Não dosado	6.324	
" " III.	4,70	15,68	79,62	0,64	7.173	
Mixto Germunde						
2. ^a camada	5,50	21,84	72,66	0,83	5.366	
Germunde crivado 5/10 m/m	Não do- sado	32,45	Não do- sado	Não do- sado	5.128	Não lavado
(a) Germunde crivado 5/10 m/m	Não do- sado	21,19	Não do- sado	Não do- sado	5.412	Lavado
Germunde crivado 10/20 m/m	Não do- sado	50,17	Não do- sado	Não do- sado	3.450	Não lavado
(b) Germunde crivado 10/20 m/m	Não do- sado	27,92	Não do- sado	Não do- sado	5.238	Lavado
Germunde (tout-venant)	Não do- sado	52,68	Não do- sado	Não do- sado	2.874	

Um ensaio de lavagem do Germunde mixto crivado 8/20 m/m deu os seguintes resultados:

Análise do tráfego bruto:

Cinzas 50,17
Poder calorífico 3.450 cal.

Carvão lavado:

	Cinzas	Poder carbonífero	Porcentagem relativa
1. ^a escolha	27,60	4.791	19 %
2. ^a "	29,95	4.983	25 %
3. ^a "	40,65	3.997	8 %
Estéril	70,82	—	48 %

A mistura das três escolhas dá um tipo a 32,72 % de cinzas e 5.380 calorias (calculadas), isto é, susceptível das aplicações, quer dos melhores mixtos de S. Pedro da Cova, quer sob forma pulverisada.

Este ensaio de lavagem mostrou-nos que a classificação 8/20 era demasiado larga.

Efectivamente os resultados das classificações 5/10 e 10/20 que adoptamos para a lavagem deram resultados muito superiores, como se verifica pelo quadro

anterior em (a) e (b). Demonstrado fica praticamente, e este é um ponto de maior interesse para o económico aproveitamento dos combustíveis nacionais, que mesmo os nossos carvões mais inferiores podem ser levados por lavagem a teores em cinzas que os tornam aproveitáveis para quase todas as aplicações.

Ainda não foram feitos ensaios de lavagem por flutuação com os nossos tipos de combustíveis.

Não nos tem sido possível por falta de tempo, proceder a esses ensaios, mas os resultados obtidos com este processo, no tratamento dos miúdos doutros tipos de carvão, são de tal forma brilhantes, que estamos convencidos estar nele um meio prático de aproveitamento dos nossos tipos mais inferiores de poeiras antracitosas. Não nos parece prático, por enquanto, a utilização destas poeiras sob a forma pulverisada, quando a sua percentagem de cinzas exceder 45 ou 50 %. Fica nos ainda o processo de flutuação de reserva para o aproveitamento integral dos nossos carvões levado ao seu mais alto grau.

Está pois definido dum modo geral o campo de aplicação de todos os combustíveis das diferentes concessões que constituem o couro mineiro do Pejão e que resumido vai no quadro seguinte:

Tipo	Teor em cinzas	Grossura	Aplicações
Antracite 1. ^a Germunde	9,79 %	Maior que 20 m/m	Gazogénios normais
" 2. ^a Pejão	5,50 %	" " 10 "	" " "
" 1. ^a Germunde	15,92 %	" " 20 "	" especiais
Germunde lavado	21,19 %	" " 5/10 "	" automáticos
" " "	27,92 %	" " 10/20 "	" " "
Mixto Germunde	38,52 %	Menor que 5 m/m	Caldeiras, pulverisado
" " (2. ^a camada)	21,84 %	" " 5 "	" " "
Pejão miúdo I, II, III.	17,59 %	" " 5 "	" briquetes
Germunde inferior	50,17 %	" " 5 "	Lavagem por flutuação
G. inferior lavado por flutuação	20,60 %	" " 5 "	Pulverisação, briquettes
Germundes grossos	15,92 a 25 %	Maior que 20 "	Cozinhe 1. ^a
" " "	25 — 30 %	" " 20 "	" 2. ^a
" " "	30 — 80 %	" " 20 "	Gazogénios de fusão de cinzas

Tráfego Internacional P. H. F.

A Conferência de Sevilha

Pela nossa notícia do numero passado já os nossos leitores estão informados de que, no passado dia 24 de Outubro, teve lugar em Sevilha uma das reuniões anuais da Conferência do tráfego franco-hispano-português.

Resta-nos, pois e por agora, dar simplesmente um relato das resoluções tomadas, relato que o pouco tempo, que mediam entre a sua efectivação e a publicação desta notícia, obriga-o a ser reduzido a falta de detalhe.

Assim, dizemos:

Assistiram á reunião delegados das Companhias francesas de Orlans e do Midi; das Companhias espanholas do Norte de Espanha, Medina a Salamanca e Salamanca á Fronteira Portuguesa (o illustre Engenheiro sr. Conselheiro Fernando de Souza) e das Companhias portuguesas da Beira Alta (Sr. Amílcar de Albuquerque, Chefe do Movimento e Tráfego) e da Companhia Portuguesa (o Chefe do Serviço do Tráfego e distincto engenheiro sr. Manuel Gonçalves de Campos Rueda), tendo faltado o representante da Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Dos assumptos tratados o primeiro foi o *melhoramento do horario do «Sud-Express» e separação dos dois raios desse comboio*, tendo sido resolvido estudar esse melhoramento e muito embora representasse um sacrificio para os Caminhos de ferro espanhóis e portugueses, tendo em vista o tratar-se do desenvolvidor do tráfego marítimo ede um assumpto de caracter internacional, que deve sobrepujar os demais interesses.

A questão ficou, porem, ainda dependente de que o Norte de Espanha consulte a sua Direcção Geral sobre o aproveitamento da circulação das marchas do «Sud» por uma ou duas carruagens entre Madrid e Henday. Após a resolução do Norte de Espanha deverá ser convocada uma nova conferência para estudar definitivamente os horários.

Sobre *carruagens directas entre Lisboa e Irun*, o Norte de Espanha declarou que não pode augmentar mais a carga dos seus combóios 9 e 10 (os que poderiam ser utilizados) ficando o assumpto para ser resolvido por carruagens directas entre Lisboa e Medina com uma carruagem da C. P., uma da B. A. e uma de Medina a Salamanca.

Os antracites de 1.^a e 2.^a Germunde e 1.^a Pejão podem ainda ser applicáveis no consumo doméstico para estufas, caloríferos, salamandras e similares aparelhos de aquecimento.

CAPITULO VI

Cubagem do jazigo

Os elementos que atrás deixamos definidos bastam-nos para determinar com bastante aproximação a tonelagem total destas minas.

Vimos com efeito que o rendimento da zona do Pejão é de 220 toneladas por metro de avanço no 1.^o banco de 10 metros. Considerando a exploração nesta zona até á profundidade média da galeria do Fojo, já reconhecida, que é de 180 metros abaixo dos afloramentos, descontada a diferença de nivel dos afloramentos, o rendimento por metro de avanço é de 3.000 toneladas.

Sendo de 2.000 metros a extensão compreendida entre Pejão e Fojo, a tonelagem desta zona é de 3.000

Quanto á *adesão das companhias portuguesas e espanholas na União Internacional para a venda de bilhetes a empresas-combinadas*, todas as companhias estão de acordo em aderir desde que sejam tomadas medidas tendentes a evitar prejuizos por diferenças de câmbios aos países em que não ha estabilidade cambial. Por proposta do delegodo da C. P. foram adoptadas as regras estudadas em Florença pela U. I. C., (estabelecimento de contas de crédito antecipadas de 80 %).

Como o Norte de Espanha tivesse distribuido um projeto *liquidação de contas do tráfego P. H. F.* e tivesse levado esse projeto á discussão na conferência, foi este rejeitado por unanimidade em virtude de conter doutrina inadmissivel sob todos os pontos de vista, pelas demais companhias. O Norte de Espanha, justificando o seu projeto disse ter ele sido motivado por uma Administração portuguesa não fazer em devido tempo as suas liquidações. Não estava presente nenhum delegado dessa Administração e foi o engenheiro sr. Fernando de Sousa quem se encarregou de promover que esse mal tivesse remédio.

A *troca de correspondencia sobre tráfego P. H. F.* tratada de novo em face da attitude da S. F. P. que não concordou com a resolução da Conferência anterior e que agora declarou que não quer ser representada pelo Norte de Espanha foi de novo estudada tendo ficado resolvido seguir o ponto de vista da C. P., com excepção do que disser respeito a S. F. P. que seguirá de «prache em prache».

De novo ficou para a proxima reunião o estudo da *circulação dos gigos para transporte e encomendas postaes entre Hendaya e Lisboa* em virtude da Companhia do Norte de Espanha ter reconhecido, em face das contestações do delegado delegado da C. P., que necessitava estudar o assumpto sob novos pontos de vista.

Para o *restabelecimento de tarifas combinadas de p. v. c. g. v.* ficou assente (proposta do Norte de Espanha) que se procurasse iniciar o estudo das condições de applicação e (proposta do delegado da C. P.) o estudo de um novo classificação geral e regras de evitar prejuizos cambiais.

A proxima Conferência deve ter lugar em Paris, em data ainda não marcada do ano que vem.

$\times 2.000 = 6.000.000$ toneladas, sem entrarmos em linha de conta com os outros ramos da camada que ainda não estão reconhecidos, nem com as outras duas camadas.

Em Germunde o rendimento médio da 1.^a camada por metro corrente de avanço na profundidade média de 150 metros, tem-se mantido em 2.900 toneladas, sem contar com a 2.^a e 3.^a camada nem com as três camadas da Póvoa.

Podemos pois fixar aqui a mesma producção média por metro corrente que na zona do Pejão. Tere-mos, assim, para os 3 quilómetros de Germunde $3.000 \times 3.000 = 9.000.000$ de toneladas.

Não fixaremos tonelagem para a zona de S. Domingos por não haver nela trabalhos de reconhecimento com sufficiente desenvolvimento.

As duas zonas de Germunde e Pejão garantem-nos 15.000.000 de toneladas (quinze milhões de toneladas) que extraídas á razão de 500 toneladas por dia ou 150.000 toneladas por ano, garantem uma exploração durante o período de 100 anos.

Fim



VIAGENS E TRANSPORTES

Volumes a expedir nos apeadeiros da linha de Torres Vedras onde não ha despacho de bagagens

Pela C. P. foi recentemente publicado o 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 11 de grande velocidade, segundo o qual aos portadores de bilhetes do § 6.º desta tarifa que embarque nos apeadeiros entre Lisboa e Torres Vedras onde não haja despacho de bagagens e que pretendam fazer transportar no comboio em que viajam volumes que não devem ser admitidos nas carruagens, taes como: canastras, gigas ou cestos com peixe, fruta ou hortaliça; trouxas de roupa, etc., é permitido fazer transportar esses volumes nos furgões ou vagões dos comboios, com a condição de os volumes serem carregados e descarregados pelos passageiros seus proprietários, não tomando a Companhia responsabilidades por trocas ou avarias que possam ocorrer a tais volumes, e mediante o pagamento ao revisor do comboio da taxa de \$20, incluindo o selo, seja qual fôr o trajecto a percorrer.

Esta taxa é sujeita ao multiplicador applicável, de uma forma geral, ao transporte de mercadorias, acrescentando os direitos de registo e imposto de assistência.

Imposto do Fundo Nacional de Assistência Pública

Devido a errada interpretação do disposto no art. 3.º da Lei n.º 1.668 que, diga-se de passagem, é um tanto confuso, o aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias das linhas portuguesas que insere as novas taxas da Imposto de Assistência Pública, indica as importancias sobre que incidem as taxas sem serem multiplicadas pelo factor 10, como determina a Lei. D'aí o ter sido publicado um novo Aditamento à referida tarifa que revoga o anterior e segundo o qual as taxas a perceber desde hoje por tal conceito, são as seguintes:

1.º - Em cada bilhete para um só passageiro

Bilhete simples de preço igual ou superior a 5\$00	1.ª cl sse.	\$15
mas inferior a 10\$00	2.ª " "	\$15
	3.ª " "	\$15
Bilhetes simples de preço igual ou superior a 10\$00	1.ª classe.	\$30
	2.ª " "	\$30
	3.ª " "	\$30
Bilhetes de ida e volta de preço igual ou superior a 10\$00 mas inferior a 20\$00.	1.ª class.	\$30
	2.ª " "	\$30
	3.ª " "	\$30
Bilhetes de ida e volta de preço igual ou superior a 20\$00.	1.ª class.	\$60
	2.ª " "	\$60
	3.ª " "	\$60
Assinaturas por prazo não superior a um ano, semanais e mensais para pe cursos em que o preço de um bilhete simples da Tarifa Geral seja superior a 5\$00	1.ª cl sse.	\$300
	2.ª " "	\$150
	3.ª " "	\$75

2.º - Em outros documentos de transporte (1)

Em cada guia de bagagem ou documento que a substitua; em c da guia de bilhete de cães; em cada guia de expedição a preço reduzido de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas; em cada bilhete de assinatura para o transporte por G. V. de comestiveis nos arredores das cidades; em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte da expedição de qualquer natureza não compreendida nas rubricas anteriores

\$15

(1) - Quando a importancia do transporte não exceda 1\$00 não se cobre este imposto.

Novo horário da linha de Cintra e dos tramways entre Aveiro e Porto

Entra hoje em vigor na linha de Cintra o novo horário de inverno.

Nos dias de semana ha quinze comboios ascendentes e outros tantos descendentes. Nos domingos e dias feriados, o serviço é reduzido a onze comboios em cada sentido.

Todos os comboios fazem serviço de bagagens e recovagens.

Os comboios tramways das 1 h, 7-35, 28-32, de Lisboa para Cintra, e os das 8-40 de Queluz e 19-43 de Cintra para Lisboa, têm desde 1 de Novembro até 14 de Março, meio minuto de paragem no apeadeiro de Buraca.

Os comboios que partem de Lisboa às 7-35, 8-40, 17-30 e 18-32 terminam em Queluz Belas, e nesta estação nascem os que chegam a Lisboa-Rocio às 9-08, 9-53, 18-23 e 19-25.

O comboio que parte de Lisboa-Rocio às 8 horas é rapido até Amadora; o das 17-21 é rapido até Cacem e dali directo a Cintra; o das 18 é directo até Barcarena e o das 19-05 directo até Bemfica. O que parte de Cintra às 8-30 é directo entre Queluz e Campolide; os das 9-52 e 18-50 são directos de Cintra a Cacem, e desta a Rocio.

— Também começa a vigorar hoje o novo horário dos comboios tramways do serviço entre Aveiro, Ovar, Espinho e Porto.

Os caminhos de ferro ingleses

Foi recentemente publicado em Inglaterra um livro azul com as estatísticas do tráfego dos caminhos de ferro no ano de 1923.

Constam desse livro os capitais de cada uma das companhias, todas as receitas e despesas e demais detalhes indispensáveis a uma boa administração para conhecer a situação das empresas.

Em fins de 1923 estava terminada a fusão das principais empresas inglesas, só faltavam quatro empresas secundárias, o que facilitou os trabalhos estatísticos, permitindo a sua publicação em pouco tempo e em menos extensão do que o livro do ano anterior que continha 147 páginas de texto, ao passo que o de 1923 contem apenas 127.

Segundo este livro o capital empregado nas linhas férreas inglesas elevava-se em 31 de Dezembro de 1923 a 1.181.320.257 libras esterlinas. As despesas de exploração atingiram 165.978.844 libras, e as receitas liquidas £ 51.228.636, sendo o coeficiente de exploração de 81,22 %.

A conta de juros e dividendos distribuidos elevam-se a £ 50.000.296, o que representa 4,43 %.

A extensão das linhas em 31 de Dezembro de 1923 era de 20 314 milhas ou sejam 32.685 quilómetros. Considerados em via única atingiam 59.290 quilómetros, mais 24 085 quilómetros de linhas auxiliares o que prefaz um total de 116.060 quilómetros.

A proporção de vagões carregados, comparada com o total de vagões-milhas foi de 66,82. A média de vagões por comboio foi de 35,11; a de carga de cada vagão, de 5,65 toneladas, e a de carga de cada comboio, de 132,57 toneladas.

De uma maneira geral, as receitas diminuíram em consequência da redução das tarifas postas em vigor em Agosto de 1923.



Linhas espanholas — Foram suprimidos os comboios rápidos e expressos do serviço de verão a seguir indicados:

N.º 13 entre Madrid e Hendaya, 14 entre Irun e Madrid, 19 entre Madrid e Venta de Baños, 20 entre Venta de Baños e Madrid, 919 entre Venta de Baños e Santander e 920 no sentido inverso.

— Foi recentemente inaugurado o serviço electrico dos "tranvias" de Alicante que tem a extensão de 28 quilómetros.

— Segundo a "Memória" da Companhia dos Caminhos de Ferro Catalão, correspondente ao último exercício, as receitas de exploração em 1923 igualaram as despesas, sendo a sua importancia de 3 201.941 pesetas.

A "Memória" justificando o não haver saldo algum, devido a estar a Companhia ainda num periodo construtivo, mostra a necessidade de um novo apelo ao capital para levar a cabo as instalações e a construção da linha até ao Porto de Barcelona.

— Foi organizada em Madrid uma empresa com o titulo de Santander Mediterraneo (Companhia do Caminho de ferro estratégico de Santander-Burgos-Soria-Calatayud. Sociedade anonyma), que se propõe construir a linha de Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud, para o que dispõe do capital em acções, já desembolsado, de pesetas 87.500.000.

— No dia 10 do mês passado procedeu-se à experiência da linha eléctrica de Sierra Nevada, em Granada, que deve em breve ser aberta à exploração.

— A Companhia do Norte de Espanha está tratando de ampliar a sua estação de Madrid-Peñuelas. As obras consistem na construção de dois cais cobertos e três descobertos, com as linhas correspondentes; uma linha de pátio para 45 vagões, e outras três de depósito e alimentação da anterior; uma linha transversal para manobras; modificação das linhas actuais e construção de outra para resguardo de comboios; uma toma de água com um tanque de 100 metros cúbicos, de capacidade, grua hidraulica para regas e serviço de incêndios, e muros de suporte e resguardo da estação para evitar os inumeros roubos impossiveis de evitar actualmente.

O custo das obras deve elevar-se a 4.100.000 pesetas.

Linhas brasileiras — A Companhia Electro-Metalúrgica Brasileira pediu ao governo de S. Paulo a concessão duma linha férrea vicinal que ligue a sua fabrica de Ribeirão Preto com a linha de S. Paulo e Minas.

— Deve ter sido inaugurada no dia 12 de Outubro findo a estação de Fortaleza, da linha férrea em construção de Baturité.

— Estão quasi concluidos os trabalhos de construção da linha de Araxá da Companhia Oeste Minas.

— Segundo o relatório da Companhia Mogiana relativo ao 2.º semestre de 1923, as receitas e despesas das linhas desta Companhia foram as seguintes:

Linha de Catalão — receita 1.121.083\$597; despesa 1.340.015\$550 — deficit 209.831\$953.

Linha de Igarapara a Uberaba — receita 320.321\$242 — despesa 273.580\$624 — saldo 46.740\$618.

— A Comissão de Limites entre o Brazil e Uruguay está tratando de concluir a construção dos 67 quilómetros

metros de via que faltam para atingir Jaguarão, onde será construída uma ponte internacional que ligará esta cidade a Rio Branco de onde partirá uma linha férrea para Montevideo, para a construção da qual foi apurado o orçamento na importancia de 181.85\$855.

Linhas italianas — A "Gazeta Official" publicou recentemente um decreto do governo abrindo um crédito especial a 100 milhões de liras para a construção de uma nova linha férrea de Bolonha a Florença.

Linhas francesas. — Os caminhos de ferro franceses vão adquirindo o impulso que tinham antes da guerra. São prova disso os resultados obtidos no ano de 1923, pelas cinco grandes redes e que se exprimem pelos números seguintes:

Companhias	Quilómetros em exploração	Receitas — Francos	Despesas — Francos	Produtos líquidos Francos
Norte	3.860	1.237.688.988	1.109.027.430	128.661.498
Este	5.027	1.062.440.264	877.166.820	185.273.544
Orléans	7.777	1.030.273.700	917.738.500	112.535.200
P. L. M.	9.781	1.955.970.000	1.672.551.000	283.419.000
Midi	4.132	476.553.149	53.394.022	23.159.127
Totais	30.577	5.762.926.141	5.029.877.772	773.048.369

Todavia, o resultado geral é ainda deploravel graças aos encargos financeiros, insuficiências dos anos antecedentes, dividendos reservados e outras despesas que tem de pagar, pelo que o deficit com que essas companhias saldaram o ano e que ha de ser coberto pelo fundo comum, é o seguinte:

Norte	180.541.428 francos
Este	21.378.966 "
Orléans	180.168.800 "
P. L. M.	194.745.000 "
Midi	123.027.113 "
Total	699.960.307 "

Calçetamento de borracha

Já não é só na America do Norte que, como ha tempos referimos, se está ensaiando a borracha para revestimento das ruas.

Na cidade de Colombo, Ceylão, a municipalidade empreendeu ha pouco experiencias para o emprego da borracha no revestimento de ruas, para substituir o granito e o asfalto, emprego esse em condições analogas ao asfalto.

O constituinte principal da composição empregada é a borracha pura, aquecida até à liquefação e, em seguida, derramada e espalhada no leito da rua com o auxilio de vassouras especiais.

Feito isto cobre-se a borracha com areia fria, sendo então a mistura submetida a um compressor cilindrico, que unifica os dois componentes e alisa a superficie.

O inventor do sistema prosegue nas suas pesquisas, para o fim de encontrar uma composição capaz não só de ser empregada como liga com areia, mas de permitir uma espessura de 3 a 4 centímetros, constituindo a superstructura propriamente dita da via publica.

O custo do revestimento é, em Ceylão productor de borracha, 50 a 75 % mais caro que o asfalto, mas espera-se que o novo sistema tenha sobre aquele a vantagem de uma durabilidade três vezes maior.



Caminhos de Ferro Meridionais — No dia 21 do mez findo reuniu, sob a presidencia do Sr. Dr. Alfredo da Cunha, em sessão extraordinaria, a Assembleia geral da Companhia de Caminhos de Ferro Meridionais, proprietária da linha de Sétim a Vendas Novas, para apreciação duma proposta de um grupo de accionistas de Paris para a reforma de alguns artigos dos seus estatutos, tendo sido modificados entre outros, o que respeita ao capital da Companhia que será aumentado de 320 acções privilegiadas tornadas firmes pelo referido grupo e que vão ser oferecidas aos actuais accionistas à razão de uma por cinquenta das antigas.

Foi tambem modificado o artigo que marca a composição do Conselho de Administração, sendo elevado de 7 a 14 o numero de vogais.

Para os sete novos lugares foram propostos os srs. Marquês de Rochechouart, Jacques Péreire, barão Tossizza, Faure Beaulieu, visconde de Assentis, Valério Viçã e Hermano Braamcamp Sobral, dos quais os quatro primeiros constituirão o comité de Paris.

As alterações propostas foram aprovadas pela Assembleia a que assistiu o commissário do governo, sr. dr. António Garrido.

Companhias da Beira Alta e Nacional. — Deve chegar brevemente parte do material requisitado por estas duas companhias por conta das reparações alemãs, segundo o acôrdo Bemelmans, sendo para a B. A. cinco locomotivas, carruagens e vagões, e para a Nacional 2 locomotivas, 20 carruagens e 60 vagões.

Com este novo material esperam estas duas companhias melhorar consideravelmente os seus serviços que estavam muito deficientes devido à falta dos principais elementos para atender ao seu tráfego.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Por portarias de 16 do mês findo, publicadas no *Diário do Governo* de 22, foram aprovadas com ligeiras modificações no sentido de se lhes melhorar mais as condições igiênicas, os projectos de construção de seis casas de habitação e de um dormitório para pessoal ferroviário na estação de Coimbra (cidade), e de ampliação e transformação da estação de Marvão, na linha de Leste.

Canal entre o Lago Maior e o Adriatico

O governo italiano mandou estudar um projecto de canal entre o Lago Maior e o Adriatico, utilizando o curso do Mincio.

Essa nova via de comunicação não serviria apenas à navegação, mas tambem à valorização de 250.000 hectares de terras, situadas entre Bremona e o mar.

A razão principal a justificar a elaboração desse projecto e a execução dos trabalhos, é que a Suissa prefere utilizar-se dos caminhos que levam ao mar do Norte, em lugar dos que conduzem ao Adriatico, em virtude de serem mais económicas as vias de comunicação por água.

— O tráfego das linhas de Quarahn a Itaqui e de Itaqui a São Borja, do «Brazil Great Southern», que esteve suspenso por algum tempo devido à difficuldade por falta de material, já se encontra quasi completamente restabelecido.

Publicações recebidas

Almanach Bertrand. — Mais um ano e mais um belo volume do Almanach Bertrand para 1925, agora saído.

Todos os anos temos tido ocasião de nos referirmos a esta excelente publicação.

Na realidade ela impõe-se-nos pelas horas amenas de leitura que nos proporciona tornando-se indispensável em todas as casas, — e em todas pode entrar pela sua moral e úteis ensinamentos e distrações que as crianças encontram através as suas páginas.

Raro é encontrar-se hoje um livro que sem receio se possa confiar ás inteligencias suggestionáveis das crianças. Pelo contrario, a sua intelligência só encontra no Almanach Bertrand motivos instrutivos e são que não prevertem nem deformam.

Se é um livro para adultos pelas cópias de informações que fornece é, sobretudo, um livro para adolescentes e como tal o recomendamos.

L'Energia Elétrica — Milano-Foro Bonapart, 31 — Director: Eng.º Carlo Bononi.

Recebemos o primeiro fascículo desta nova revista cuja publicação foi iniciada no mês findo e que se apresenta com um magnifico aspecto gráfico e uma excelente colaboração de engenheiros e escritores, os mais notaveis da especialidade da Italia e doutros países.

A nova revista que contem 100 páginas de texto intercalado de ótimas gravuras, impressa em excelente papel *couché*, é órgão official da Associação Nacional de Industrias Eléctricas «Aniel» a qual tem por fim o desenvolvimento da produção e distribuição da energia eléctrica para as suas multiplas applicações.

L'Energia Elétrica ocupar-se-há, pois, pela pena de ilustres electrotécnicos, de todos os assuntos que contribuam para a resolução dos vários problemas relativos ao desenvolvimento das industrias eléctricas, no interesse da nação.

Nestas palavras se resume o belo plano traçado pelo novo colega italiano ao qual desejamos desejarmos uma longa e prospera vida.

O novo regime ferroviário espanhol

Terminou no dia 12 de Outubro último o prazo para as companhias aderirem ou não ao novo regime.

No Conselho Superior de Caminhos de Ferro tem-se celebrado varias reuniões plenárias e das Comissões de admissão ao novo regime, de planos e projectos de exploração comercial, a fim de se apreciar as diversas propostas e assentar na orientação a seguir em definitivo na implantação do novo regime.

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Outubro		Em 31 de Outubro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	114.000	115.000	108.000	108.500
Paris	1.330	1.350	—	1.260
Madi. d.	3.400	3.450	—	3.230
Alemanha	—	—	—	—
Amsterdã	9.950	10.050	—	9.400
New York	25.320	25.600	—	24.100
Italia	1.111	1.112	—	1.050
Suissa	5.945	6.020	—	4.610
Bruxellas	1.220	1.250	—	1.610
Libras	—	—	—	—

O túnel sob a Mancha

O Comité do túnel do canal da Mancha apresentou recentemente ao presidente do Conselho de Ministros, Sr. Mac Donall, uma exposição incitando-o a resolver a proposta já ha alguns anos estudada para a construção de um túnel sob o canal da Mancha entre a França e a Gran Bretanha.

As duas nações propunham-se a construir dois túneis iguais de cimento armado, um para a linha inglesa e outro para a francesa. Os túneis teriam a extensão de 58 quilómetros de extremo a extremo; porém a parte que ficaria debaixo de agua seria de 39 quilómetros apenas.

A entrada em França efectuar-se-ia em Sangatte, a uns tres quilómetros de Calais, e em Inglaterra próximo de Folkestone.

Pelas sondagens realizadas verificou-se que o fundo do mar por aqueles pontos era de terra argilosa, suficientemente espessa e impermeavel a uns 12 metros de profundidade para construir os tuneis.

Calcula-se que os trabalhos durariam uns cinco anos, e ajudaria consideravelmente a resolver a crise de trabalho, pois que daria occupação a uns 24.000 homens, 12.000 de cada uma das nações interessadas, durante aquele lapso de tempo.

O custo das obras elevar-se-ia a 29 milhões de libras, tida em conta a actual carestia de materiais e da mão de obra.

Consta, porém, que o Comité de Defesa imperial de Inglaterra na sua ultima reunião convocada expressamente para examinar o assunto, se pronunciou, por unanimidade contra a execução do grandioso projecto, pelo que não será facil que por estes tempos mais chegados se torne a pensar n'isso.

Pois é pena, vêr-se assim posto de lado um dos mais belos planos da moderna engenharia que faria o orgulho das duas nações que com essa ligação estreitariam fortemente as suas relações comerciais, se não também as de amizade, prestando ao mesmo tempo um magnifico serviço ás outras nações.

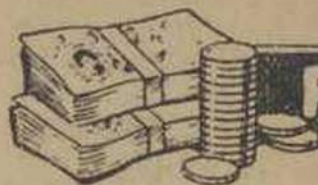
Fiscais do governo nos caminhos de ferro

Segundo o Decreto n.º 10.202 de 21 do mês findo, de futuro a nomeação de fiscais das divisões de Via e Obras e do Movimento e Trafego da Fiscalização do Governo só poderá recair em empregados reformados das empresas ferroviárias, ou em funcionários civis ou militares, adidos ou supranumerários que tenham prestado serviço nos caminhos de ferro, com boas informações.

As nomeações dos fiscais serão feitas por concurso a que só poderão concorrer: para Via e Obras os capatazes, chefes de districto, chefes de lanço ou de categoria idêntica reformados das empresas ferroviárias e os funcionários civis ou militares a que acima nos referimos; para o Movimento e Tráfego os chefes de estação reformados e os mesmos funcionários civis ou militares.

Para serem admitidos aos concursos, que serão válidos por um ano, são condições indispensáveis, ser portuguezes, ter sufficiente robustez, e não ter responsabilidade criminal, por faltas disciplinares ou morais.

Os reformados admitidos perceberão, enquanto em exercício, três quartas partes dos vencimentos actuais e das respectivas melhorias, e os empregados



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

O esterlino ch que ficou a 27 em 107\$00, compra, e 109\$00, venda; o esterlino ouro respectivamente a 115\$00 e 125\$00.

O melhoramento do Escudo mantem-se, portanto, acentuando-se dia a dia. Mas perguntamos, como na ultima nota: Será um bluf, como afirmam alguns? .. Será, na verdade, um passo para o nosso reabilitamento económico e financeiro, co.no preten tem outros?...

O Sr. Alvaro de Castro, discursando largamente no Porto, pretendeu demonstrar que a melhoria cambial se devia a actos do seu governo, Reccamos que o Sr Castro fosse excessivo. Uma das principais causas da melhoria foi o pânico que se estabeleceu. Durante anos a exportação só prejudicou o país. Sola o producto exportado e não entrava o ouro respectivo. O illustre engenheiro sr. Perpetuo da Cruz, em artigo ao Diário de Lisboa, demonstrou que em grande parte a melhoria cambial se deve ao stock de ouro acumulado no Estrangeiro durante os ultimos anos. E' uma verificação que deman ta uma certa e ergia para se acentuar.

Mas o Sr Perpetuo da Cruz é um nobre espirito que está habituado a ver as coisas pelo seu lado real e a formular os remedios sem rodeios.

A descida dos géneros não acompanha a alta cambial. E com preende-se: — o comércio não tem nem pode ainda ter confiança na fixação do câmbio que, se fôr uma realidade, ha-de fazer-se sentir energicamente, mas que se porventura, como ainda se pretende, não passar de um bluf, terá consequências cujo alcance é impossivel avaliar.

Nós — para glosarmos a frase de um jornal, anciamos tanto pela descida da libra que tememos acreditar na realidade...

Interino

As exportações Tcheco-Slovacas de carvão durante o primeiro trimestre de 1924

Durante os três primeiros meses do ano corrente a Tcheco-Slovaquia exportou 543.003 toneladas de hulha, 695.775 de lignite, e 37.000 de briquettes.

No mesmo periodo, as importações desses productos elevaram se a 168.512 toneladas de hulha, 2.808 de antracite e 18.425 de coque.

Nesse mesmo decurso de tempo 342 explorações carboníferas estiveram em actividade, seja 132 para a extração da hulha e 210 para a do lignite ocupando respectivamente, 70 792 e 41.704 operarios que produziram 4.136.573 toneladas de hulha, 5 747.492 de lignite e 651.759 de coque.

civis ou militares, adidos ou supranumerários, os vencimentos de fiscais sem dedução alguma.

O primeiro concurso acha-se aberto desde a data da publicação do referido Decreto.

Da applicação deste decreto deve resultar uma economia para o Estado, relativamente important'e, ao mesmo tempo que dá ensejo a que agentes reformados de caminhos de ferro cujos ordenados são bastante diminutos, encontrem meio de melhorar a sua situação económica.



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Administração Geral do Porto de Lisboa

Decreto n.º 10.186

Atendendo ao que pela Administração Geral do Porto de Lisboa, como organismo autónomo do Estado, foi representado ao Governo, no sentido de se habilitar com as receitas precisas para ocorrer aos agravamentos de despesa com o seu pessoal e material; e

Reconhecendo-se que é mister corrigir algumas das suas tarifas, fixar outras, e bem assim promulgar várias medidas à mesma Administração indispensáveis para manter convenientemente acedados os serviços do nosso melhor porto; porquanto.

Não tendo sido as tarifas em vigor, aprovadas pelos decretos n.ºs 8.323 e 9.312, respectivamente, de 12 de Agosto de 1922 e 15 de Dezembro de 1923, estabelecidas por forma a obterem-se as receitas evolutivas consoante as despesas resultantes da disparidade da moeda corrente, necessário se torna promover o correspondente aumento de modo a conseguir-se o equilíbrio orçamental indispensável; porém,

Considerando que várias operações tarifárias não podem suportar tais acréscimos e, ao contrário, que outras de maior capacidade tributária poderão suprir essa diferença; e também porque as tarifas estabelecidas em ouro e as que são cobradas em função do valor das mercadorias não carecem de alteração por evoluírem gradual e consoante o valor do escudo; e

Atendendo a que, para se conseguir a efectivação dum melhor aproveitamento das receitas e eficiente economia nas despesas de certas explorações comerciais é necessário e até conveniente interessar nas mesmas os respectivos empregados; e, finalmente,

Considerando que, pela lei n.º 1.355, de 15 de Setembro de 1922, a Administração Geral do Porto de Lisboa, como organismo autónomo do Estado, tem de se bastar a si mesma sobre o ponto de vista financeiro;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Não é permitida aos navios servidos por rebocadores a entrada ou saída das docas, bem como a sua acostagem ou desatracação do cais, sem que nessas manobras empreguem, pelo menos, um rebocador fornecido pela Administração do Porto.

Art. 2.º É modificado e completado pelo modo a seguir indicado o disposto nos números e alíneas abaixo designados, constantes do regulamento de tarifas aprovado pelos decretos n.ºs 8.323 e 9.312, respectivamente de 12 de Agosto de 1922 e 15 de Dezembro de 1923, a saber:

§ 1.º O disposto no n.º 17) é substituído pelo seguinte:

Aos navios estrangeiros de arqueação superior a 10.000 toneladas brutas que não aproveitem das reduções previstas nos n.ºs 16) e 20) serão processadas as contas de estacionamento no porto e bem assim as de acostagem aos cais, em função da raiz quadrada do produto da sua tonelagem bruta de arqueação pelo coeficiente 10.000, ou sejam as taxas respectivas multiplicadas por uma tonelagem especial de aplicação, resultante da fórmula:

$$T_A = \sqrt{10.000 \times T.B.}$$

§ 2.º Ao disposto no n.º 20) é acrescentada uma nova alínea seguinte:

d) De 25 por cento para as embarcações de nacionalidade estrangeira que, não sendo abrangidas pelas reduções antecedentes, venham acostar aos cais do porto de Lisboa para efectuarem o desembarque e reembarque de passageiros em trânsito ou em viagem especial de excursão ou recreio.

§ 3.º O (preceituado no n.º 26) é substituído pelo seguinte:

Quando uma embarcação que venha acostar aos cais para efectuar simultaneamente as duas operações de descarga e carga terminar ambas as operações no prazo de cinco dias, pagará a taxa de demora regulamentar, como se tivesse efectuado unicamente uma das operações aludidas; porém, excedendo aquele prazo, cobrar-se-á pelo sexto dia uma nova taxa, segundo o n.º 18), como se tratasse de uma embarcação diferente.

§ 4.º O disposto no n.º 31) é substituído pelo seguinte:

Nos cais — por cada metro cúbico de água fornecida:

A navios nacionais. 1\$40
A navios estrangeiros £ 0-2-0

§ 5.º O disposto no n.º 32) e sua alínea a) é substituído pelo seguinte:

Ao largo — por cada metro cúbico de água fornecida (fracção mínima 5 metros cúbicos):

A navios nacionais. 2\$40
A navios estrangeiros £ 0-3-0

§ único. Aos agentes ou angariadores de abastecimento de água potável para os navios estrangeiros será concedida a comissão de 10 por cento da quantia cobrada pelos fornecimentos que, por intervenção daqueles, forem efectuados aos navios fundeados ao largo, mediante sua requisição e responsabilidade de pagamento.

§ 6.º O disposto nas alíneas a), b), c) e d) do n.º 36), relativo a reduções no preço da água, é alterado pela forma seguinte:

a) Por metro cúbico — para consumo anual dos primeiros 10.000 metros:

Sendo navios nacionais. 1\$30
Sendo navios estrangeiros. £ 0-1-9

b) Por metro cúbico — para consumo anual de 10.000 a 15.000 metros:

Sendo navios nacionais. 1\$20
Sendo navios estrangeiros. £ 0-1-7

c) Por metro cúbico — para consumo anual de 15.000 a 20.000 metros:

Sendo navios nacionais. 1\$10
Sendo navios estrangeiros. £ 0-1-5

d) Por metro cúbico — para consumo anual superior a 20.000 metros:

Sendo navios nacionais. 1\$00
Sendo navios estrangeiros. £ 0-1-3

§ 7.º Ao disposto no n.º 38) é acrescentada uma nova alínea seguinte:

e) Quando os trabalhos para que o navio der entrada na doca seca forem efectuados pelo pessoal que não pertença ao adjudicatário da exploração das docas e oficinas anexas da Administração Geral do Porto de Lisboa, será a conta de estadia do navio na respectiva doca: crescida de 10 por cento.

§ 8.º As tarifas estabelecidas pelo n.º 51, são alteradas, unificando-se o preço do aluguer por cada hora, consoante a força dos rebocadores empregados, a saber:

Designação dos navios	Rebocadores de força		
	De 400 cavalos ou mais	De 100 até 400 cavalos	Inferior a 100 cavalos
Navios estrangeiros.	£ 6-5-0	£ 5-12-16	£ 2-10-0
Navios nacionais.	50\$00	45\$00	20\$00

§ 9.º Ao disposto no 54) é acrescentada uma nova alínea seguinte:

§ único. Estas taxas compreendem o serviço do rebocador unicamente para fazer o serviço de transporte de correio de bordo dos navios, e, quando o rebocador estiver às ordens ou hou-

ver de deslocar-se a requisição do serviço postal cobrar-se-há por estes serviços a taxa que independentemente lhes corresponder, segundo a tabela do serviço de rebocadores, às horas, constante do n.º 51) das tarifas em vigor.

§ 10.º Os preços estabelecidos no n.º 73) são modificados e completados pela forma seguinte:

Para emprego de força	Serviço de guindastes	
	Manuais	Hidráulicos eléctricos e a vapor
Até 1.500 quilogramas.....	3\$00	12\$00
De mais de 1.500 quilogramas até 3 toneladas.....	4\$00	14\$00
De 3 até 6 toneladas.....	-	16\$00
De mais de 6 até 12 toneladas.....	-	20\$00

§ 11.º O disposto no n.º 75) é substituído pelo seguinte:

O aluguer da cábrea flutuante será por horas, indivisíveis, contando-se estas desde a cábrea largar do seu ancoradouro até o seu regresso ao mesmo, estando compreendido no preço do aluguer o serviço de rebocador, unicamente para levar e trazer a cábrea, e cobrando-se pelo referido aparelho as seguintes taxas de aluguer:

Designação dos navios	Pela primeira hora ou fracção	Por cada hora seguinte ou fracção
Sendo em navios nacionais.....	76\$000	28\$00
Sendo em navios estrangeiros.....	£ 9-10-0	£ 3-10-0

§ 12.º Ao disposto na alínea a) do n.º 84) é acrescentada uma nova disposição seguinte:

§ único. Quando as contas destes serviços forem relativas a operações efectuadas, nos armazéns dos Entrepostos, em mercadorias de origem colonial portuguesa, transportadas sob bandeira nacional, terá ainda 50 por cento de redução a percentagem cobrada ao abrigo do disposto na alínea anterior.

§ 13.º A alínea b) do n.º 84) é completada, ficando do modo seguinte:

Exceptua-se do preceituado na alínea anterior a) e seu § único o pessoal que fôr empregado no tráfego que os respectivos consignatários tenham sido autorizados a fazer de sua conta e direcção imediata, para entrada e saída de mercadorias nos Entrepostos, pelo que pagarão à administração do porto, em vez daquela percentagem, 10 por cento do produto da tonelagem pelo preço médio que vigorar na praça para a execução dos aludidos serviços de entrada e saída das mercadorias, sob o regime de tráfego livre, nos diversos Entrepostos.

§ 14.º A relação das máquinas, ferramentas e utensílios constantes do n.º 87) é completada por acréscimo das seguintes:

B telão, lanchão n.º 1, por cada e por dia.....	60\$00
Clapet de abrir pelo fundo, idem.....	40\$00
Batelão correio, idem.....	50\$00
Lanchões não especificados, idem.....	25\$00
Chalupa com gaviol, idem.....	12\$00
Lanchas n.ºs 1 e 3, idem.....	10\$00
Fateixa, busca-vidas, idem.....	3\$00
Cavaletes, por cada, no primeiro e no último dia.....	1\$50
Idem, idem, nos dias intermédios.....	\$90
Crivos, por cada um e por cada dia.....	\$80
Rolos de madeira, por cada um e por cada dia.....	\$50
Calços, cunhas, escopros, maços, martelos, trinças, vassouras e outros semelhantes, por cada e por dia.....	\$20

§ 15.º Ao disposto no n.º 87) é acrescentada uma nova alínea seguinte:

d) Independentemente do disposto na alínea anterior c), pelas vagonetas e aparelhos de locomoção utilizados pelo pessoal empregado nos entrepostos para entrada e saída dos volumes, por virtude de o tráfego respectivo ser executado sob o regime livre,

cobrar-se há dos interessados uma tarifa de utilização do aludido material, que é fixada em um milavo por quilograma bruto de mercadorias entradas ou saídas, salvo se essa utilização não tiver tido lugar em consequência de a operação ser classificada: tráfego directo.

§ 16.º Rectifica-se que, nas alíneas b) e f) do n.º 92), em que se lê, respectivamente; «Cópias de conferência de descarga», e «Por cada cartão de licença de entrada anual nos cais ou de licenças anuais de acostagem de embarcações, \$10», deverá ler-se, respectivamente; «Cópias de conferência de descarga ou notas de reserva», e «Por cada cartão de licença anual de acostagem de embarcações, \$10».

Art. 3.º Em virtude de ter passado a executar-se o tráfego nos entrepostos sob o regime livre são revogadas as taxas aos mesmos serviços inerentes, constantes dos seguintes números; 62) e suas alíneas a) e b); dos n.ºs 63) e 64); as do n.º 68) e suas alíneas; as do n.º 69) e suas alíneas; as do n.º 74) e sua alínea a) e as da alínea e) do n.º 86) do regulamento de tarifas, aprovado pelo decreto n.º 8.323, de 12 de Agosto de 1922.

Art. 4.º As tarifas aprovadas pelo decreto n.º 8.323, de 12 de Agosto de 1922, com as modificações constantes do presente decreto e do antecendente n.º 9.312, de 15 de Dezembro de 1923, são aumentadas pela forma a seguir designada, continuando a incidir sobre as quantias resultantes destes aumentos bem como sobre as tarifas que não forem alteradas, a anterior sobretaxa geral de 200 por cento

§ 1.º São aumentadas em 400 por cento as taxas constantes das alíneas a), b), e c) do n.º 77), e as das alíneas a), b), c), e d) do n.º 86).

§ 2.º São aumentadas em 300 por cento as taxas constantes das alíneas a) e c) do n.º 15), as das alíneas a) do n.º 18) e a) do n.º 19).

§ 3.º São aumentadas em 200 por cento a importância em escudos constante do n.º 22), a quantia indicada no n.º 23) e as taxas constantes da alínea d) do n.º 77), as do n.º 85) e as do 91).

§ 4.º São aumentadas em 100 por cento as taxas estabelecidas em escudos constantes dos n.ºs 43) 45) e 47), as do n.º 65), as das alíneas a), b), c), d) e e) do n.º 70), das alíneas a), b) e c) do n.º 71), as das alíneas a), b), c) e d) do n.º 72), as do n.º 82) e suas alíneas a) e c).

§ 5.º São aumentadas em 50 por cento as taxas referentes a cada hora de pessoal, constante da tabela correspondente ao n.º 84), e bem assim as taxas estabelecidas em escudos constantes dos n.ºs 37) e 38) e as das alíneas a), b), c) e d) do n.º 39).

Art. 5.º Do produto da receita líquida cobrada pela Administração Geral do Porto de Lisboa em virtude da aplicação das tarifas em vigor pertence ao 5 por cento de emolumentos aos funcionários dos quadros em efectividade de serviço na mesma Administração, cuja importância será dividida e paga aos mesmos em proporção dos vencimentos por eles auferidos nos períodos correspondentes, tendo-se em atenção o seu mérito relativo na respectiva categoria.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 16 de Outubro de 1924—MANUEL TEIXEIRA GOMES—Daniel José Rodrigues Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

LEILÃO

Domingo, 16 de Novembro e seguintes, às 12 horas e em virtude do Aviso ao Publico, n.º 1367, de 10 de Junho de 1920, e do Artigo 114.º da Tarifa Geral, proceder-se à venda em hasta pública, na estação de Figueira, de todos os remessas incluídas nos respectivos prazos, bem como de outros volumes não reclamados.

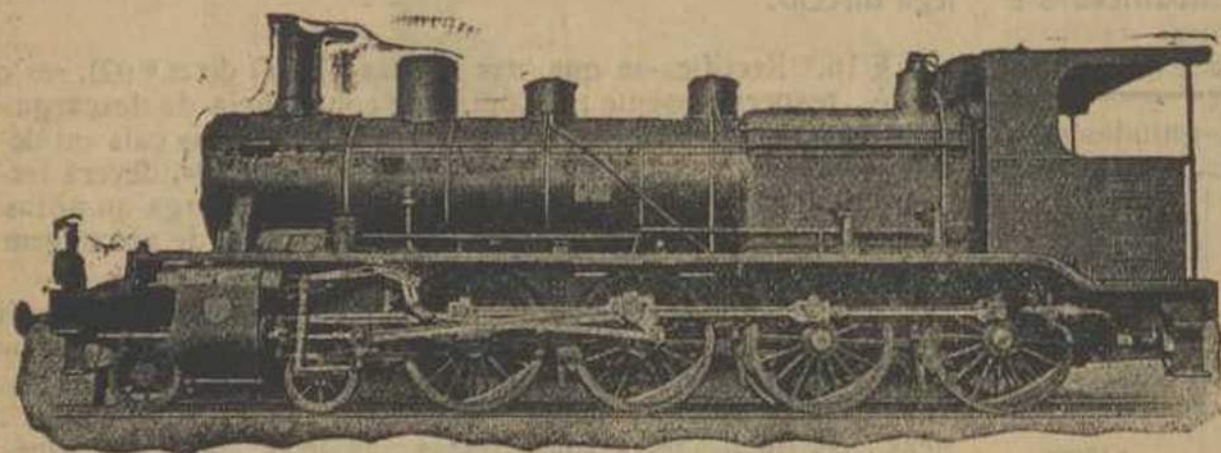
Avisam-se, portanto, os respectivos consignatários de que poderão ainda retirar-se, pagando o seu débito à Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Sr. Chefe do Serviço do movimento e Tráfego, na Figueira da Foz, até ao dia 15 do referido mez.

Figueira da Foz, 29 de Outubro de 1924

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abranches

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

Vago

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 anonima 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 mercaderias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobreceleste.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

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

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNATIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º