

Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.^º DO 39.^º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 933

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata—Antwerpia, 1894. S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha: —Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris: —Ed. Glück—Rue George Sand 34—Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Novembro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado—Aviso ao público anulando, a partir da data do presente Aviso, o 1.^º Aditamento à Tarifa Especial Interna de p. v.
—Aviso ao público—Devolução de Taras—8.^º Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—2.^º Aditamento á Tarifa de operações Aduaneiras em Badajoz, Elvas e Marvão.

SUMÁRIO

A revisão das tarifas, por J. Fernando de Sousa	Pag. 517
Tubos de Aço	" 519
Os serviços da Companhia dos Wagons-Lits em Espanha	" 519

Um decreto sobre aproveitamentos hidráulicos e energia eléctrica	320
Linhas Portuguesas	321
A Companhia do Norte de Espanha	223
A fusão das linhas do Porto à Póvoa e a Famalicão com a de Trofa a Guimarães	322
O expresso «Seta de Ouro» entre Paris e Calais	323
Viagens e Transportes	325
Viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha	325
Parte Oficial	326
Linhas Estrangeiras	327
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	328
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	328

A revisão das tarifas

por J. Fernando de Sousa

Decreto n.^º 11.898 de 12 de julho último determinou pelo art. 9.^º a revisão imediata das tarifas geraes e especiaes das diversas empresas, incluindo os Caminhos de Ferro do Estado, recomendando-se a deseável unidade, as possíveis reduções e a eliminação de disparidades injustificadas de preços. Essa revisão seria submetida a bases ulteriormente decretadas pelo Governo e operada por fórmula que entre em vigor em 1 de janeiro de 1927.

Veiu posteriormente o Decreto n.^º 12.103 de 5 de agosto último substituir todos os impostos sobre o tráfego pelo imposto ferroviário, que os abrange, e para incorporar nas tarifas os que fora d'elas eram aplicados mandou multiplicar as respectivas taxas depois de revistas por 1,06.

Foi ainda determinado que a tarifa de despesas acessórias ficasse isenta de impostos e fosse revista, simplificando-se e baixando-se as bases que compõem redução; que as bases das tarifas geraes de mercadorias, tanto de grande como de pequena velocidade, fossem diferenciais pelo sistema belga com a diferenciação de 100 em 100 quilometros; que a classificação fosse cuidadosamente revista, assim como as tarifas especiaes.

Essa reforma seria preparada por uma comissão composta de delegados das empresas para ser submetida em seguida ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Como se fixou aquele coeficiente 1,06 para incorporação de impostos de selo, assistencia e emolumento do transito nas bases?

Em 1925 o imposto de assistencia nacional atingiu 1.177 contos nas linhas de companhias em relação a uma receita de transporte cativa de transito de 207.008 contos ($197.457 + 9.551$), o que representa 0,57 % do produto bruto do transporte.

Sejam T as taxas actuaes e T as futuras, que devem dar lugar ás mesmas cobranças. e ao imposto. Se dermos para assistencia, emolumento e arredondamento 1 % das bases, o imposto que a estas tem que se adicionar (5 % de transito, 5 % de selo e 1 % como se acaba de indicar) teremos, para valor dos impostos pagos pelo publico:

$$I = (0,05 + 0,05 + 0,01) B = 0,11 B \\ T = B + I = B + 0,11 B = 1,11 B$$

mas $B = \frac{T}{1,05}$ logo

$$T = \frac{1,11}{1,05} T = 1,0571 T$$

Arredondando o coeficiente para 1,06 basta pois multiplicar as taxas actuaes por 1,06 para ter as novas.

Assim, as de passageiros seriam:

$$1.^{\text{a}} \text{ classe } \times 30 \times 1,06 = 31,8 \\ 2.^{\text{a}} \text{ , } - 22 \text{ , } = 23,4 \\ 3.^{\text{a}} \text{ , } - 15 \text{ , } = 15,9$$

As empresas terão que separar nas partes as despesas acessórias do transporte bruto. Essa separação é, aliás, conveniente e até para o estudo dos problemas da exploração.

Sucede porém que a aplicação do coeficiente 1,06 dá lugar a um ligeiro aumento de preço resultante do arredondamento por excesso. Resolveram por isso as empresas propôr a aplicação do coeficiente 1,05, que dá lugar a uma ligeira redução de preços, como se vê, por um exemplo dos passageiros de 1.ª classe:

	100 ^k	200 ^k	300 ^k
Preço actual	34\$80	69\$45	104\$10
» 1,06	34\$98	69\$96	104\$94
» 1,05	34\$65	69\$30	103\$95

Vejamos agora uma tonelada de mercadoria pela 1.ª classe de tarifa geral:

	Preço actual	134\$20	201\$22
» 1,06	67\$63	135\$26	201\$89
» 1,05	66\$99	133\$98	200\$97

Em substituição do coeficiente 1,06 por 1,05 representa nos caminhos de ferro de Companhias um sacrifício de 2.000 contos e nos do Estado de 1.000, o que é importante em relação a tarifas não actualizadas.

A Comissão fez a minuciosa revisão das tarifas geraes e das suas condições propondo as seguintes bases em substituição das actuaes:

Grande Velocidade

Designações	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilometro	Bases actuaes
GRANDE VELOCIDADE			
Passageiros 1.ª classe	Um	Esc. \$03,15	Esc. \$03
2.ª classe	"	\$02,31	\$02,2
3.ª classe	"	\$01,58	\$01,5
Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente) . . .	Tonel.	\$17,85	\$17
Recovagens:			
de Até ao 100. ^º K ^m	"	\$17,85	
" 101. ^º ao 200. ^º "	"	\$16,80	
" 201. ^º ao 300. ^º "	"	\$15,75	\$17
" 301. ^º ao 400. ^º "	"	\$14,70	
" 401. ^º ao 500. ^º "	"	\$13,65	
Generos frescos:			
de Até ao 100. ^º "	"	\$12,60	
" 101. ^º ao 200. ^º "	"	\$12,03	
" 201. ^º ao 300. ^º "	"	\$11,55	\$12
" 301. ^º ao 400. ^º "	"	\$11,03	
" 401. ^º ao 500. ^º "	"	\$10,50	
Cães.	Um	\$00,74	\$00,7
Dinheiro, valores e objectos de arte. .	1.000\$00	\$01,26	\$01,2
Dinheiro moedas (excepto em ouro e prata)	Tonel.	\$21	\$20
Transportes funebres	Um	\$12	\$20
Animais Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou pôtro (macho ou fêmea)	Cabeça	\$07,88	\$07,5
Vitela ou porco (macho ou fêmea)	"	\$03,15	\$03
Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro, bácoro ou leitão (macho ou fêmea)	"	\$01,58	\$01,5

Carros de passageiros, de mais de duas rodas (montados ou não); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados.	Veículo	\$31,50	\$30
Carros de passageiros, de mais de duas rodas (montados o não), biciclos com carro anexo.	"	\$25,20	\$24
Carros de carga viaturas ou de mais reparos militares; material de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou tonéis (montados ou não).	"	\$18,90	\$18
Combóios especiais	Um	2 \$65	\$50

Pequena velocidade

Designação	Unidades para o preço de transporte	Preço por unidade e quilometro
Até ao 100. ^º quilometro	Tonelada	\$06,09
do 101. ^º ao 200. ^º "	"	\$05,99
" 201. ^º ao 300. ^º "	"	\$05,88
" 301. ^º ao 400. ^º "	"	\$05,67
" 401. ^º ao 500. ^º "	"	\$05,46
Até ao 100. ^º	"	\$15,25
do 101. ^º ao 200. ^º	"	\$05,15
" 201. ^º ao 300. ^º	"	\$05,04
" 301. ^º ao 400. ^º	"	\$04,83
" 401. ^º ao 500. ^º	"	\$04,62
Até ao 100. ^º	"	\$04,52
do 101. ^º ao 200. ^º	"	\$04,31
" 201. ^º ao 300. ^º	"	\$04,10
" 301. ^º ao 400. ^º	"	\$03,47
" 401. ^º ao 500. ^º	"	\$02,73
Até ao 100. ^º	"	\$04,52
do 101. ^º ao 200. ^º	"	\$04,31
" 201. ^º ao 300. ^º	"	\$04,10
" 301. ^º ao 400. ^º	"	\$03,47
" 401. ^º ao 500. ^º	"	\$02,5
Até ao 100. ^º	"	\$3,78
do 101. ^º ao 200. ^º	"	\$03,26
" 201. ^º ao 300. ^º	"	\$02,73
" 301. ^º ao 400. ^º	"	\$02,42
" 401. ^º ao 500. ^º	"	\$02,00
Boi, cavalo, muar, jumento, garrano, ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	\$01,89
Vitelo ou porco (macho ou fêmea) (1)	"	\$01,89
Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro, bácoro ou leitão (macho ou fêmea) (2)	"	\$01,16
Carros de passageiros, de mais de duas rodas (montados ou não); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados.	Veículo	\$15,75
Carros de passageiro, de duas rodas, (montados ou não); biciclos com carro anexo	"	\$12,60
Carros de carga; viaturas ou de mais de duas rodas, (montados ou não)	"	\$12,50
Locomotivas e automotrices circulando rebocadas sobre as proprias rodas	Tonelada	\$10,50
Tênders e guindastes, circulando sobre as proprias rodas	"	\$02,10
Vagões, circulando sobre as proprias rodas	"	\$01,58
Carruagens de passageiros, restaurantes, ambulancias postais e furgões de bagagens, de dois ou mais eixos, circulando sobre as proprias rodas	"	\$01,05

Pela aplicação do coeficiente 1,05 em vez de 1,06 e pela diferenciação das bases na g. v. e p. v. todos os preços sofrem ligeira redução. A mais considerável é a dos transportes fúnebres, que de \$20 por kilómetro passou a \$12.

A sobretaxa dos automóveis, que era de 50 por cento de preço por carro, desceu a 25.

Comparamos os preços actuais e os propostos a 100, 200 e 300 quilómetros.

Preços por tonelada

Classes	100 k		200 k		300 k	
	Actual	Proposto	Actual	Proposto	Actual	Proposto

Passageiros

1.ª Classe.....	34\$80	34\$65	69\$45	69\$30	104\$10	103\$95
2.ª "	24\$50	24\$26	48\$66	48\$51	72\$91	72\$76
3.ª "	15\$90	15\$80	31\$65	31\$60	47\$40	47\$40

Grande velocidade

Recovagem	196\$50	196\$35	392\$85	381\$15	589\$20	554\$40
Generos frescos	138\$75	138\$60	277\$35	270\$93	415\$95	399\$08

Pequena velocidade

1.ª Classe.....	67\$18	66\$99	134\$20	132\$80	201\$22	197\$51
2.ª "	57\$93	57\$75	115\$71	114\$35	173\$49	169\$78
3.ª "	54\$47	54\$29	108\$78	107\$42	160\$78	159\$39
4.ª "	49\$84	49\$67	99\$53	99\$33	145\$75	145\$53
5.ª "	41\$75	41\$58	79\$31	77\$39	110\$51	107\$42
6.ª "	21\$53	20\$79	36\$55	35\$83	51\$58	49\$66

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro aprovou as bases propostas pela Comissão, apenas com a elevação de 40 a 60 quilogramas de peso dos bacos e a adição de um preço por vagão completo para gado.

Ficou bem assente que as tarifas gerais constituem máximos legais abaixo dos quais se desce pelas tarifas especiais cujos preços variam com as circunstâncias do tráfego de cada empresa.

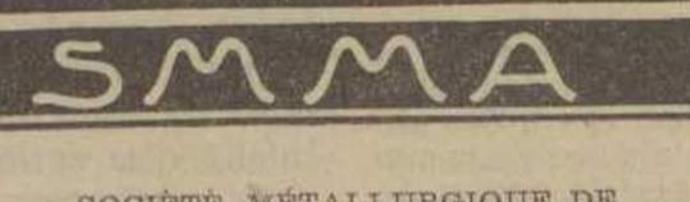
Noutro artigo veremos as alterações introduzidas nas condições de aplicação da tarifa geral.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
água, gás, etc.
Tubos
reaquecedores

Representantes em Portugal e Colônias
SPECIA, Ltda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA



SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE
MONTBARD-AULNOYE
22, Rue de l'Arcade - PARIS - FRANCE

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gás
comprimido

Telegrams:
Monbacier — PARIS
(Código: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

Os serviços da Companhia dos Wagons-Lits em Espanha

O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro de Espanha submeteu à aprovação do seu governo um projecto de renovação do contracto com a Companhia dos «Wagons-Lits» no sentido de serem melhorados os serviços desta Companhia.

Entre outros melhoramentos prevê-se a construção de carruagens com compartimentos fechados para uma só pessoa. A criação de compartimentos com camas para passageiros de segunda classe, mediante o pagamento dum sobretaxa inferior de uns 35 por cento às actualmente em vigor para a primeira classe.

O serviço actual será aumentado com trinta carruagens-camas, quinze restaurantes e seis carruagens «Pullman».

Deve, certamente, neste projecto, estar incluída a melhoria do comboio Sud-Express, «rame» Madrid-Hendaya, de modo a igualar-se ao serviço do mesmo

comboio no percurso francês que já hoje é dotado de carruagens «Pullman».

Não será, pois, demais que as empresas portuguesas interessadas na «rame» portuguesa do Sud-Express tratem de negociar com a Companhia dos «Wagons-Lits» melhorias idênticas às que os caminhos de ferro espanhóis estão tratando de obter, aliás o nosso Sud-Express passará a ser mais uma das muitas vergonhas que os portugueses têm para mostrar aos turistas estrangeiros.

Já hoje chamar-se a esse comboio, comboio de luxo é uma verdadeira irrisão; melhor será chamar-lhe um comboio de lixo que é o que mais abunda nos velhos estofos que revestem o interior das carruagens.

Vá, senhores, vejam se tratam de contribuir para dar a isto um aspecto de país civilizado. Salvem-se ao menos as aparências,

Um decreto sobre aproveitamentos hidráulicos e energia eléctrica

O Diário do Governo de 27 do mês findo, na sua 1.ª Série, publica o decreto n.º 12.559 sobre a produção, transporte e distribuição de energia eléctrica que passam a ser reguladas pela Lei dos aproveitamentos hidráulicos anexa ao mesmo decreto.

Esse interessante e bem elaborado diploma que é mais um documento com que o Sr. Ministro do Comércio evidencia o seu desejo de deixar assinalada a sua passagem pelo poder por uma obra perdurable, contém entre as suas dezasete bases, duas que interessam especialmente ao caminho de ferro, e que são as que a seguir transcrevemos:

Base XII. As empresas e administrações exploradoras de caminhos de ferro apresentarão ao Ministério do Comércio, dentro do prazo de dois anos, a partir da publicação desta lei, estudos técnicos e económicos da electrificação das suas linhas,

Em especial será estudada em primeiro lugar a electrificação dos seguintes troços:

Lisboa ao Entroncamento.

Lisboa a Sintra.

Porto a Braga.

Trofa a Guimarães.

Porto à Póvoa e Famalicão.

Porto a Aveiro.

Barreiro a Setúbal.

Base XV. O Governo poderá fornecer às empresas ou administrações que exploram serviços de utilidade pública como os caminhos de ferro, por conta das reparações alemãs, concedendo-lhes facilidades especiais de pagamento, todo ou parte do material que for necessário para a electrificação dos seus serviços e especialmente o material fixo, ficando a cargo das empresas, a sua montagem.

As demais empresas particulares que explorem ou desejem explorar quaisquer ramos de indústria ou de serviços que o fundo especial de electrificação se destina a auxiliar e pretenderem obter material por conta das reparações alemãs, terão de demonstrar préviamente que possuem a capacidade financeira necessária para proceder à sua montagem, e serão responsáveis pela sua boa utilização e integral amortização.

Ainda a mesma lei estabelece a isenção de direitos aduaneiros para o material eléctrico importado que se destina às estações productoras de energia eléctrica e exploração de indústrias eléctricas, que ainda se não fabrique em Portugal, o qual fica sujeito apenas ao pagamento do imposto estatístico de 1 por mil *ad valorem*, voltando a ser cativo de direitos logo que a indústria nacional se mostre apta a produzi-lo.

A electrificação das linhas férreas já hoje, em todo o mundo se está estabelecendo com vantagens importantes sobre o sistema de tracção a vapor, e é de crer que, num prazo que não deve vir muito longe, a eletricidade venha a substituir totalmente a vapor.

Essa substituição, porém, tem de ser feita por forma que não continue a dar lugar a fracassos como o que se deu na linha de Cascaes que, para ser remediado, ha que dispender uma soma considerável que deve atingir milhares de contos.

Bem sabemos que em outros países também têm sucedido precalços, como na Companhia do Midi de França que tendo já as suas linhas todas electrificadas ainda trabalha só a vapor, ao que parece, devido às perturbações causadas pela influência da sua corrente sobre todos os outros serviços eléctricos, especial-

mente os telegráficos; mas, por isso mesmo, já se conhecendo mais dum caso, não se devem fazer instalações eléctricas dessa natureza sem primeiramente ter achado a fórmula de evitar tais perturbações, o que, estamos convencidos, já a ciência tem resolvido com absoluta segurança.

Num país como o nosso, onde ha rios como o Douro, o Tejo, o Mondego e outros duma abundância de agua inexgotável, ha muito que o aproveitamento da energia hidráulica se não devem limitar a essas pequenas instalações para a produção da luz eléctrica que ha em diversas povoações. Só à nossa pouca tendência para acompanhar o progresso que a passos largos se vê avançar noutros países, é que se pode atribuir o atraso em que ainda nos encontramos no que respeita a indústrias electrotécnicas, que, de resto, corre parelhas com o que se observa em muitos outros ramos de actividade.

Parece que é sinal nossa caminharmos sempre à retaguarda dos outros povos, quando não ficamos parados.

Muitas vezes mostramos ao mundo inteiro que temos aptidões para marcharmos na vanguarda como sucedeu com as viagens aéreas de Gago Coutinho e Sacadura Cabral ao Brazil e de Brito Pais e Beires a Macau; pouco depois, porém, ficamos como que parados, gosando intimamente os louros do triunfo, e sem procurarmos tornar de utilidade prática as descobertas com que num momento feliz de audácia e inteligência enriquecemos as páginas da nossa história para mostrarmos, ao que parece, aos vindouros que, se não fizemos mais, foi porque não quisemos, pois faculdades não nos faltaram.

E é assim que tendo excelentes aviadores, apenas temos uma amostra de aviação militar e nem sombra de aviação comercial que, em outros países, está tomando enorme incremento; tendo grandes cursos de agua não lhe aproveitamos a energia; tendo um bom número de navios para transportes comerciais, não temos uma marinha mercante que satisfaça as necessidades do país; sendo a terceira potência colonial, com um património riquíssimo na África e na Ásia que nos é invejado por todas as outras nações, ainda não conseguimos que a maioria dessas colônias deixe de ser um pesado encargo para a metrópole, quando devia ser uma grande fonte de riqueza.

Não sabemos como é que se pôde explicar o estado psicológico especial em que já ha longos anos o povo português se encontra, que o não deixa avançar, como devia, no caminho do progresso. E talvez um fenômeno patológico cuja origem é possível ser fácil encontrar,—e isso é o que menos importa—mas que é necessário aniquilar para entrarmos de vez no campo dos trabalhos práticos ao lado das demais nações que se disputam a primazia na senda do progresso.

O decreto do Ministério do Comércio sobre aproveitamentos hidráulicos é um incentivo que é preciso aproveitar para que este e outros português animados do mesmo desejo de produzirem algo de útil para a sua pátria, não esmoreçam e não se deixem também possuir dessa espécie de letargia mental que traz a raça portuguesa como que adormecida para as coisas úteis.

Linhos Portuguesas

Vale do Cávado — No *Diário do Governo* de 4 do mês findo veio inserto o seguinte Aviso:

Não sendo conhecida a residência oficial do concessionário das linhas ferreas do Vale do Cávado, Francisco de Sousa Magalhães, por este aviso lhe é notificado o despacho ministerial de 2 de Setembro findo, que indeferiu os seus pedidos relativos à elevação a 9 por cento da taxa de garantia de juro, que a lei n.º 1.632 fixou em 7 por cento, e à elevação a 18.000\$ (ouro) da base de custo quilométrico fixado pela mesma lei em 12.000\$ (ouro).

Em virtude do que, tendo-se simultaneamente esgotado o prazo para continuação das obras de construção em 16 do mês findo, passados dez dias sobre a publicação deste aviso será declarada caduca a referida concessão.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro 30 de Setembro de 1926.
Pelo Director Geral, *Alvaro de Sousa Rego*.

Companhia Portuguesa — O *Diário do Governo* de 4 dêste mês publicou uma portaria declarando de utilidade pública e urgente a expropriação de duas parcelas de terreno situadas junto á estação do Entroncamento pertencentes a D. Maria Efigénia Rebêlo, uma com 21.066^{m²},05 situada à direita da linha de Leste entre os quilómetros 105.587 e 105.686,5, e outra com 34.936^{m²},82 separada da primeira pela estrada para Torres Novas, situada entre os quilómetros 105.693 e 106.040 da linha de Leste, com destino à construção dum bairro operário para o seu pessoal, e para várias instalações necessárias em vista do aumento de tráfego que dia a dia se acentua.

Linhos do Estado — (**Minho e Douro e Sul e Sueste**). — Segundo o boletim de receitas publicado no *Diário do Governo*, as receitas definitivas destas linhas desde 1 de Julho de 1925 até 30 de Abril dêste ano, foram as seguintes:

Mercadorias				
	Passageiros	G. V.	P. V.	Total
Sul e Sueste	17.799.477\$71	6.210.042\$80	31.279.747\$47	55.289.267098
Minho e Douro	15.504.691\$93	5.852.210\$03	19.500.394\$55	41.867.296\$51
Total	34.304.169\$64	12.062.252\$83	50.780.142\$02	97.146.564\$49

O Governo autorizou a compra pelos Caminhos de Ferro do Estado de 4.000 toneladas de carvão americano, pela importância de 1.120.000\$00, e 5.000 toneladas de carvão alemão pela importância de 1.367.500\$00.

Pelos Caminhos de Ferro do Estado foram encomendadas a uma casa belga quatro carruagens mistas de 1.^a e 2.^a classes, assentes sobre *boggies* para os Caminhos de Ferro do Minho e Douro e três de igual tipo para o Sul e Sueste. Foi também encomendada uma carruagem restaurante para a linha do Vale do Sado.

Este material deve ser entregue pela casa construtora no próximo mês de Fevereiro.

Sul e Sueste. — Parece que vai finalmente construir-se a estação definitiva do Terreiro do Paço nos terrenos que pertencem aos Caminhos de Ferro e que se encontram na posse da Alfandega de Lisboa, compreendidos entre o Terreiro do Paço e Jardim do Tabaco. O barracão onde está a estação será demolido, felizmente, e não deixa saudades.

O Governo autorizou a adjudicação da empreitada para a conclusão dos trabalhos da estrada de acesso á estação de Lagos.

Por despacho do Conselho de Ministros de 19 de Junho dêste ano, foi autorizada a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a adquirir cinqüenta e cinco vagões, sendo cinqüenta sem freio e cinco com freio, pela importância de 500.000\$00 à Société Anonyme des Ateliers de Construction de Famillemeux, representada em Lisboa por Victor Talbot.

Minho e Douro. — O Governo aprovou o projecto de ampliação da estação de Caíde e respectivo orçamento na importância de 45.000\$.

O Governo autorizou a administração dos Caminhos de Ferro do Estado a adquirir 3.000 quilos de estanho para o minho e Douro, por 1.044 libras; 2.160 tubos de aço, para caldeiras de locomotivas, na importância de 739 libras; e 5.000 toneladas de carvão, no valor de 915 libras.

Tomar à Nazaré. — A Camara Municipal de Alcanena pediu ao Governo para ser suspenso o concurso para a construção do Caminho de Ferro de Tomar à Nazaré, e se proceda a um inquérito para se averiguar da conveniência de ser modificado o traçado entre Tomar e Porto de Mós, passando pelo Entroncamento e Torres Novas e servindo Alcanena, Mira, etc.

Borba a Elvas. — A junta da freguesia de Vila Fernando solicitou do Governo o estudo da construção do caminho de ferro de Borba a Elvas passando pela Orada e Vila Fernando.

Vizeu a Foz de Tua. — A Camara Municipal de Trancoso pediu ao Governo que seja aprovada a proposta da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro para a construção desta linha.

Setil a Peniche. — Uma comissão constituída por delegados da comissão municipal do Cartaxo e representantes da agricultura, comércio e indústria daquela vila, representará ao Governo no sentido de se proceder à construção desta linha que liga directamente o Alentejo com a zona que vai da margem direita do Tejo, atravessando Rio Maior a Caldas até à costa de Peniche.

Esta linha ha já bastantes anos estudada e aprovada, foi posta a concurso em 1920 mas não se chegou a realizar.

O sr. Ministro do Comércio com quem a referida Comissão se avistou, manifestou o maior interesse em satisfazer os seus desejos, prometendo estudar o assunto.

Linha Tejo-Oceano-Sado. — O Conselho de administração dos Caminhos de Ferro Tejo Oceano-Sado pediu ao Governo que lhe seja concedida a garantia de juro para poder realizar uma operação com a Caixa Geral dos Depósitos ou outra entidade financeira. Essa garantia, segundo diz, não representa encargo para o Estado, pois fica absolutamente assegurada pela receita da exploração.

Pede também a isenção de direitos para o material eléctrico, fixo e circulante, a empregar na construção. Como a concessão reverte para o Estado passado o prazo de 75 anos, esse benefício reverterá para o próprio Estado.

Ramal de Sines a Beja. — O sr. governador civil de Beja, acompanhado de uma comissão, conferenciou com o sr. ministro do Comércio, a quem pediu que seja incluída no arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado uma clausula no sentido de a empresa arrendatária ser obrigada a construir o complemento do ramal de Sines, da Ermida a Beja, passando por Ferreira do Alentejo, cujos estudos estão já feitos.

A Companhia do Norte de Espanha adquire as linhas da Central Aragon de Medina del Campo a Salamanca e de Salamanca à Fronteira de Portugal

A Companhia do Norte está desenvolvendo a sua política de expansão com o fim de entrar no novo regime com o maior número de linhas e poder assim obter uma maior economia e rapidez nos transportes.

Também não se deve deixar de registar que ao mesmo tempo o Norte de Espanha está efectuando uma obra patriótica pois tem libertado algumas linhas do capital estrangeiro.

Ha tempos adquiriu os caminhos de ferro de Cilia a Cullera e de Bilbao a Portugalete. Recentemente comprou a Central Aragon que pertencia à «Société Generale de l'Industrie Nationale», empresa belga com séde em Bruxellas.

Ficou por essa fórmula nacionalizado mais um caminho de ferro espanhol, seguindo assim a Companhia do Norte na sua política de nacionalização das linhas, resgatando-as do capital estrangeiro.

O Caminho de Ferro do Central Aragon vae de Calatayde a Grao de Valência por Pernel e Segoche e tem uma extensão aproximada de 2.999 quilómetros em exploração.

As receitas de exploração desta rede atingiram no último ano 9.171:511 pesetas, ou seja umas 30.000 pesetas por quilómetro.

As contas fecharam com um lucro de 3.255:000 pesetas.

Não se pode dizer que não fosse uma boa situação, pelo que a aquisição da Companhia do Norte que se diz ter importado em 57 milhões de pesetas só pode ser considerada como uma boa operação, além do lado simpático da libertação da rede da finança estrangeira.

A incorporação no rede do Norte do Central Aragon torna possível de facto a linha directa Bilbao-Valência e estabelece a união do Mediterrâneo com o Cantábrico.

Mais recentemente ainda, o Norte adquiriu também a linha de Medina del Campo a Salamanca e a de Salamanca à Fronteira de Portugal, esta última pertencente à companhia portuguesa dos Caminhos de Ferro Peninsulares.

Desta maneira todo o percurso desde a Fronteira além de Barca de Alva e de Vilar Formoso até Irun fica pertencendo a uma única empresa, a Companhia do Norte de Espanha, o que tem toda a vantagem para as empresas portuguêses interessadas no tráfego espanhol até Irun e no de trânsito entre França e Portugal, visto que passam a entender-se com uma só entidade em vez de três, o que é importante.

Com continuação da sua política de expansão o Norte pensa construir brevemente e por sua conta, a nova linha Caminreal-Cariñena (67 quilómetros) e

A fusão das linhas de Porto à Póvoa e a Famalicão com a de Trofa a Guimarães

No *Diário do Governo*, I série, de 28 do mês findo vem publicado o relatório do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro dando o parecer sobre o pedido de fusão apresentado pelas Companhias de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães.

Trata-se dum trabalho largamente desenvolvido que publicaremos brevemente na nossa *Parte Oficial*, e do qual extraímos desde já as conclusões, que são as seguintes :

De que à Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão se deve conceder uma linha de Trofa por S. Pedro do Arioso ao ponto da linha da Póvoa que os estudos designaram entre as Pedras Rubras e a Senhora da Hora, em substituição da directriz de Lousada a Mindelo, sob as seguintes cláusulas ;

a) Efectuar-se-ha, antes do contrato de concessão, a fusão das Companhias do Porto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães, que será submetida à prévia aprovação do governo ;

b) O prazo de Concessão de todas as linhas em exploração concedidas ou a conceder será de 90 anos, contados da data do novo contrato, de modo que todas as concessões terminem na mesma data ;

c) A nova Companhia obriga-se a transferir para leito próprio a sua linha no trâço de Lousada à Trofa, em que aproveita actualmente o da linha do Minho, conservando a estação da Trofa o carácter de Estação comum e a alargar a linha da Póvoa para 1 metro ;

d) E' garantido o juro de 9 por cento ao capital representado pelo custo efectivo da construção com o limite máximo da cifra do orçamento aprovado pelo governo, compreendendo os juros intercalares durante a construção ;

e) Para a determinação do complemento do juro garantido, que constituirá adiantamento reembolsável com os juros simples de 7 por cento tomar-se-há o saldo das receitas líquidas globais, de qualquer espécie, da Companhia, depois de deduzidos os encargos financeiros e 10 por cento de dividendo do actual capital-acções. A diferença para o juro garantido constitui o adiantamento do Estado ;

f) Se o Estado concorrer para a construção com material fixo e circulante obtido pelas reparações alemãs, a respectiva importância, que figura no orçamento, ser-lhe-há abatida, e essa subvenção constituirá compartilha do capital com as justas regalias que forem acordadas ;

g) Metade do adiantamento reembolsável será coberto por adicional às contribuições gerais do Estado nos concelhos atravessados na proporção de metade do complemento do juro garantido, repartida por esses concelhos na proporção do produto do número de quilómetros pelas contribuições gerais do Estado em cada um ;

h) As condições técnicas no que respeita a limites de rampas e raios de curvas da nova linha serão iguais ás que se realizaram na linha da Póvoa.

converter em linha de bitola normal a de Cariñena a Zaragoza que tem actualmente 67 quilómetros de via reduzida.

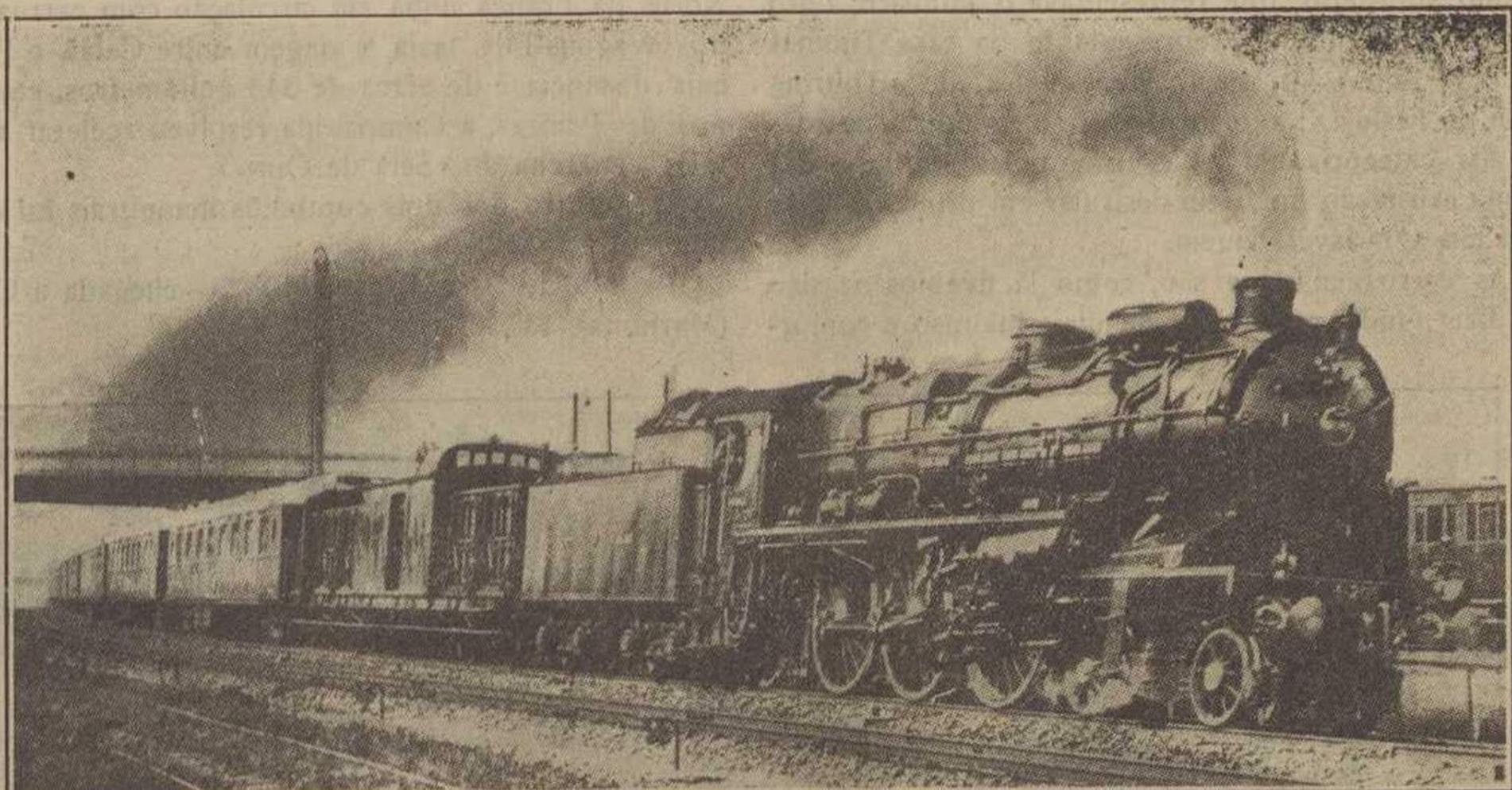
Realizado este projecto, Valência ficará ligada directamente com Zaragoza e como esta já o está com Bilbao pela linha de Tudela, resultará a comunicação directa entre Bilbao e Valência e portanto o enlace do Mediterrânio com o Cantábrico.

O expresso "Seta de Ouro" entre Paris e Calais

EM 11 de Setembro último, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte da França inaugurou o expresso de luxo entre Paris e Calais

um tão importante melhoramento no serviço ferroviário.

O «Seta de Ouro» que era rehocado pela locomo-



O «Seta do Ouro» a toda a velocidade à passagem em Villers-le-Bet en direcção a Calais composto por carruagens «Pullman», a que deu a designação de expresso «Seta de Ouro».

tiva n.º 31.205, do tipo de 4-6 2, era composto por dez luxuosas carruagens «Pullman» e um vagão para ba-



O «Seta de Ouro» na gare marítima de Calais

Assistiu à partida do primeiro comboio grande numero de jornalistas, autoridades e outras entidades que manifestaram a sua satisfação por verem realizado

gagens, pesando a composição ao todo umas 511 toneladas.

Nas carruagens tomaram lugar Sir Davison Dalziel,

da Companhia Pullman, Mr. Charman, do comité da Companhia dos Wagons-Lits; Mr. Despret, Presidente da Companhia Internacional dos «Sleeping Car», e várias outras entidades superiores destas empresas, da Companhia do Norte da França e de quasi todas as outras linhas férreas francesas; os Directores do Ministério das Obras Públicas; Chefe do Gabinete do mesmo Ministério, que representava o Ministro; Lord Mayor de Boulogne; representante da casa Thomas Cook & Sons; Mr. Bandy de Saunier, do «Touring Club de France»; autoridades e muitas outras pessoas de alta categoria em cujas fisionomias se divisava a intima satisfação por irem desfrutar em primeiro lugar uma tão agradável viagem.

As carruagens que são, como já tivemos ocasião de dizer, tudo quanto ha de mais luxuoso e confor-

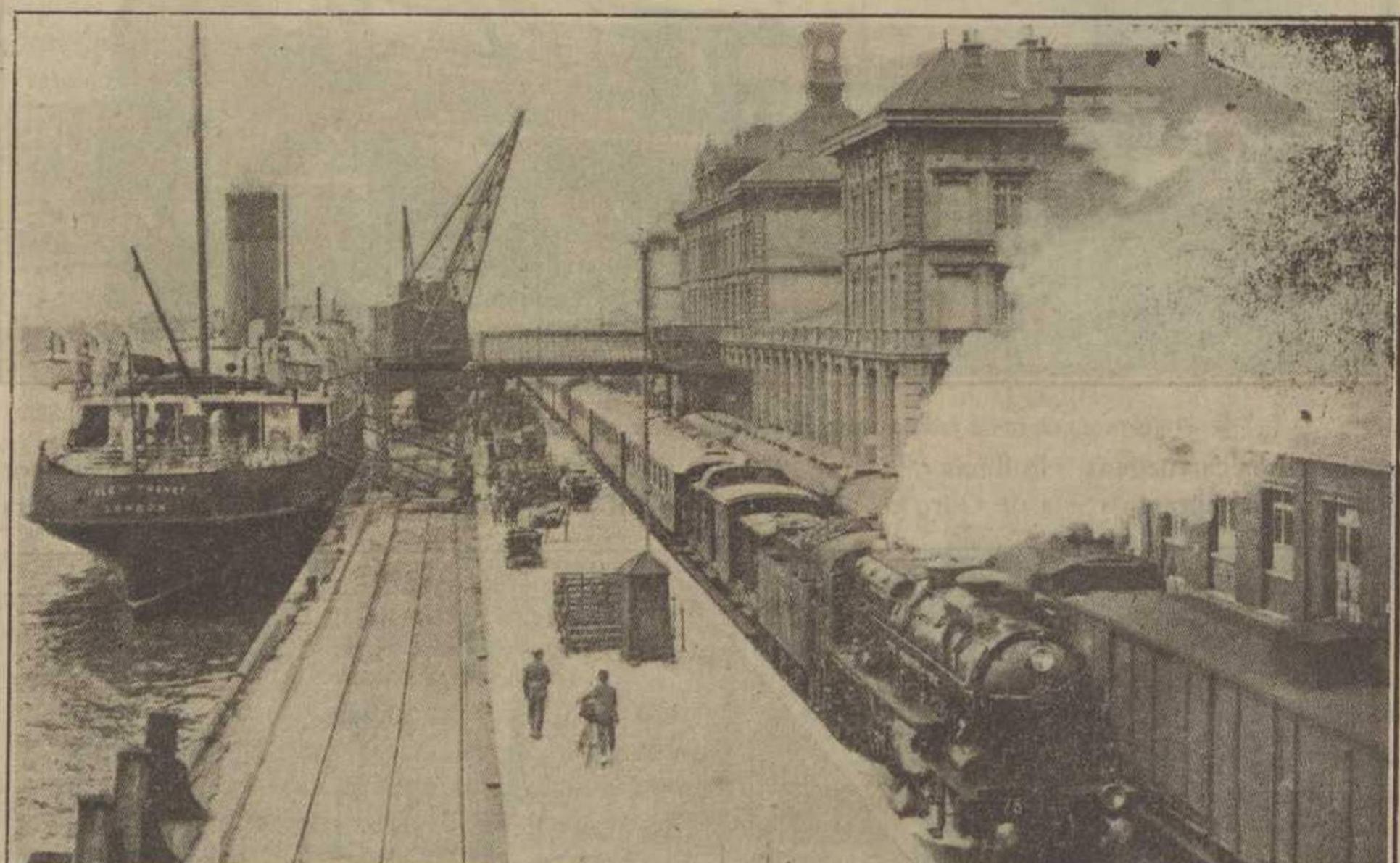
combóio, cinco em cada uma das oficinas das casas «Metropolitan Carriage, Wagon & Finance C.^oLtd.», e «Birmingham Railway Carriage & Wagon C.^o Ltd.»

As da «Birmingham C.^o» tem uma tara de 51.100 quilogramas e as da «Metropolitan» a de 46.850 quilogramas.

Como o combóio expresso que no último ano o Norte da França tinha em circulação com carruagens dos Wagons-Lits, fazia a viagem entre Calais e Paris, cuja distancia é de cerca de 346 quilómetros, em menos de 3 horas, a Companhia resolveu acelerar ainda mais a marcha do «Seta de Ouro».

O horário dos dois combóios inaugurais foi o seguinte:

Partida de Paris (Norte), 10^h,25—chegada a Calais (Maritima), 13^h,30.



Partida do «Seta de Ouro» da gare de Calais em direcção a Paris

tável até hoje construído para se viajar em caminho de ferro, só se podem comparar aos modernos paquetes que fazem a carreira entre o Brazil e a Europa, como o «Cap Polonio» e o «Massilia».

Agrupadas aos pares, uma delas tem cozinha que fornece as refeições para todos os passageiros das duas carruagens, uma com 26 logares e outra, a que tem a cozinha, com 34 logares. Cada parelha de carruagens tem um schema de frente de decoração, em vermelho, azul ou verde. Exteriormente são pintadas de cor de castanho e creme. As que circularam no combóio inaugural tinham qualquer coisa de imponente, e parecia que tinham uma consciência que as fazia orgulhosas, como que triunfantes por se verem reunidas naquele combóio.

As dez carruagens «Pullman» do «Seta de Ouro» tem as mesmas características que as que circulam em Inglaterra, e foram construidas expressamente para este

Partida de Calais (Maritima), 14^h,30 — chegada a Paris (Norte), 17^h,40.

Tiveram uma marcha aproximadamente igual à do seu antecessor, o que, tratando-se de combóios inaugurais em que ha sempre certas demoras, hesitações, etc., já foi um optimo resultado. Nas viagens seguintes, em que o «Seta de Ouro» tem atingido velocidades de 115 e mais quilómetros à hora, tem-se feito o percurso em menos tempo.

O serviço combinado com o vapor que faz o serviço através a Mancha, entre Calais e Dover, tem sido cumprido com uma precisão impecável.

A utilização do «Seta de Ouro», apesar de não estar ao alcance senão de bolsas muito bem recheadas, tem sido grande, principalmente por turistas estrangeiros, entre os quais se destacam os americanos que andam a arejar os seus dólares.

Viagens e Transportes

Anulação duma disposição iníqua que vigorava nas linhas do Sul e Sueste

Desde Maio de 1925 que a Direcção do Sul e Sueste puzera em vigor, por meio de um Aviso ao Públco em Aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de p. v. a disposição de que as remessas de pequena velocidade, quer de detalhe, quer de vagão completo, destinadas ou cedentes das estações de Valdera a Casa Branca e ramal de Montemór, só podiam gozar dos preços da citada tarifa 1, desde que fossem taxadas pelos preços correspondentes à estação do Barreiro; salvo o caso de serem mais elevados que os resultantes da aplicação a esta estação. Quere dizer, nunca podia uma remessa procedente duma daquelas estações ou a ela destinada, embora percorresse um trajecto muito mais curto, pagar menos do que para o Barreiro. Era uma verdadeira extorsão que ofendia os interesses do público que não pode estar sujeito aos caprichos de quem superintende em qualquer serviço e que para prejudicar interesses de outra empresa à qual pretende fazer concorrência, adopta medidas daquela ordem.

O sr. Ministro do Comércio a quem foi chamada a atenção para tão importante assunto, mandou anular a iníqua disposição e a Direcção do Sul e Sueste, dacordo com o despacho ministerial, já publicou um novo Aviso anulando-a.

Não podemos deixar de louvar o sr. Ministro do Comércio pelo seu justo despacho.

Horário de combóios do Sul e Sueste

Entra hoje em vigor nas linha do Sul e Sueste o novo horário de inverno.

As partidas de Lisboa passam a efectuar-se às 1-20, 8, 9-10, 10-20, 12-5, 14-10, 16-15, 17-40, 19, 21-15 e 23-40.

As chegadas a Lisboa às 0-10, 7-30, 8-30, 9-35, 11-50, 13-30, 14-35, 17-55, 20-55 e 23-20.

Supressão dos rápidos Lisboa-Guarda

A partir do dia 26 do mês passado, foram suprimidos os combóios rápidos n.ºs 165 e 166 que circulavam entre Lisboa e Guarda.

Tarifa de operações aduaneiras

A C. P. suspendeu temporariamente a aplicação da sua tarifa de operações aduaneiras na parte respeitante à Fronteira de Badajoz, em virtude do Governo espanhol ter oficialmente estabelecido para vigorar por 6 meses, a título de experiência uma tarifa de comissões para os Agentes aduaneiros.

Alteração do horario da linha do Norte

A partir de hoje deixam de ter paragem no apeadeiro da Curia os combóios correios n.ºs 8 e 15, os rápidos do Porto e o Sud-Express, sendo restabelecida

Viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste deve inaugurar hoje um serviço combinado com a Empresa Automobilista Internacional para o transporte rápido de passageiros entre Lisboa e a formosa cidade de Sevilha.

Trata-se da ligação do combóio rápido com um serviço de automóveis entre Ayamonte e Sevilha.

As partidas de Lisboa—Terreiro do Paço—efetuam-se pelo vapor das 8 horas que dá ligação ao rápido que segue para Vila Real de Santo António pela linha do Vale do Sado. A travessia do Guadiana entre Vila Real e Ayamonte é feita por «gazolinás» e entre Ayamonte e Sevilha por auto-omnibus de luxo.

A chegada a Sevilha está marcada para as 21 horas. A inauguração deste serviço está anunciada para hoje que começa o novo horário das linhas do Sul e Sueste, mas a venda dos bilhetes directos para toda a viagem só começará a fazer-se depois de aprovado oficialmente este serviço combinado.

E' digna de louvor a iniciativa dos Caminhos de Ferro do Sul em estabelecer este serviço que deve ser muito aproveitado não só pelos portugueses que queiram visitar a rainha do Guadaluquivir, como pelos estrangeiros que vindo a Lisboa por mar queiram evitar uma mais longa viagem marítima, reduzindo além disso a de viagem da nossa capital a Sevilha apenas a 13 horas.

a paragem em Mogofores dos rápidos do Porto e do Sud-Express.

Desde hoje também o combóio de mercadorias n.º 2101 que parte do Entroncamento para o Porto às 2 horas, passa a fazer serviço de passageiros de 3.ª classe às 2.ª feiras entre Lamarosa e Alfarelhos.

Devolução das taras de águas gazoza ou minerais nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou um Aviso segundo o qual a partir de ontem é concedida aos expedidores de **água gazoza e água mineral não designada**, em taras não designadas, a devolução das taras à procedência das remessas em cheio, mediante a apresentação das cartas de porte da primitiva expedição, sendo o preço de aplicação e sobretaxa os mesmos que os das remessas em cheio.

A quantidade das taras devolvidas, será sempre igual ao das enviadas, para poder gozar desta regalia.

Venda de bilhetes para estações espanholas no rápido Lisboa-Madrid

Em virtude da Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal ter posto em vigor o seu novo horário, a Companhia Portuguesa voltou a vender nas suas estações, bilhetes de 2.ª classe ao combóio rápido n.º 115 para as estações espanholas do trajecto além de Valencia de Alcântara cuja venda havia sido suspensa pelo 1.º aditamento ao cartaz horário D. 181.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sobre o pedido da ligação das linhas férreas do Pôrto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães

Pela Companhia do Caminho de Ferro do Pôrto à Póvoa e Famalicão foi pedida, em 5 de Julho último, após entendimento com a de Guimarães, a concessão, por 99 anos, de um trôço de ligação directa das duas linhas entre um ponto escolhido na primeira, da Senhora da Hora a Pedras Rubras, que os estudos designaram, e a estação da Trofa na segunda.

A linha tem 1 metro de largura e os limites de rampas e raios de curvas iguais aos da Póvoa, que são 25 milímetros e 100 metros.

Obriga-se a requerente a tornar a linha de Guimarães independente da do Minho, cuja plataforma hoje aproveita, entre carris, de Lousado à Trofa.

Para realizar este empreendimento é pedida a garantia de juro de 9 por cento sobre o custo quilométrico da linha, que se supõe não exceder £ 400, efectuando-se o reembolso dos adiantamentos e respectivos juros simples a 9 por cento pela metade do excesso das receitas e entrando no cômputo destas não só o produto dos impostos e da participação das receitas, asseguradas pela base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899, como o saldo da receita líquida das duas linhas actuais depois de satisfeitos os encargos financeiros assegurado o dividendo de 10 por cento às acções.

Para o cálculo da receita líquida aplicar-se-há o coeficiente médio da exploração das linhas ligadas pelo novo trôço.

São ainda pedidas as vantagens das bases 5.^a e 6.^a da referida lei de 1899.

Para cabal apreciação do pedido, confiada a este Conselho Superior, importa recordar os antecedentes da constituição da rede ferroviária do Minho e dos complementos projectados, de modo que a acção governativa para o desenvolvimento da viação acelerada naquela populosa região se possa subordinar a um plano maduramente estudado.

Como é sabido, não obedeceram a introdução dos caminhos de ferro em Portugal e o seu incremento a um plano preconcebido e metódico.

Começou-se de preferência pelo recurso a companhias concessionárias, subvencionadas por forma diversa. Só acidentalmente e pela força das circunstâncias se trabalhou directamente por conta do Estado na linha de Leste até se celebrar o contrato de 1859 e pelo mesmo foi explorada a linha do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal, desde o seu resgate em 1861 até ao contrato de 1864 com a Companhia do Sueste. A falência desta determinou a exploração pelo Estado, das linhas do Sul e Sueste e a conclusão de alguns dos seus troços, como solução provisória, porém, tendo-se por várias vezes arrendamento.

Em quanto no centro e no sul do País prevalecia o regime de concessões, recorria-se à construção directa pelo Estado das linhas do Minho e Douro, por virtude da lei de 2 de Julho de 1867 e decreto de 1873. Os estudos realizados haviam definido a directriz da linha do Minho.

Parecia que a acção do Estado se devia igualmente exercer

em relação às linhas secundárias, afluentes das artérias principais por elas construídas e exploradas.

Não sucedeu assim.

Por decreto de 19 de Julho de 1873 foi concedida sem subsídio a linha do Pôrto à Póvoa, com a largura de 90 centímetros, rampas de 25 milímetros e raios mínimos de 50 metros. Por decreto de 19 de Dezembro de 1876 foi concedido o prolongamento da linha da Póvoa a Famalicão, sem que se fixasse a duração de nenhuma das concessões.

A concessão da linha de Guimarães é exemplo frisante da falta de método na constituição da rede ferroviária.

É concedido em 1871 um caminho de ferro americano do Pôrto a Braga por Guimarães. Em 1872 é determinada a construção, em leito próprio com via de 1 metro, de uma linha de Bougado à Trofa com um ramal de Fafe a Vizela. Em 1875 limita-se a concessão ao trôço Bougado a Guimarães, permitindo-se o emprêgo da via larga.

Em 1879 é anulada a concessão e logo transferida como linha de via larga, que tinha já 6 quilômetros construídos entre Bougado e Santo Tirso.

Em 1880 foi modificada a concessão, permitindo-se o emprêgo de via de 1 metro.

Mais tarde, por uma série de diplomas de 1891, 1898, 1899, 1900, 1901 e 1903, foi feita a concessão à mesma Companhia do trôço de Guimarães a Fafe.

Assim se construiram e abriram à exploração em 1875 os 28 quilômetros do Pôrto à Póvoa, em 1878, 16 quilômetros até Fontainhas, e em 1881, 13 quilômetros até Famalicão, em 1883, 16 quilômetros de Trofa a Vizela e 11 quilômetros de Vizela a Guimarães, e em 1907, 22 quilômetros de Guimarães a Fafe.

Pensou a Companhia da Póvoa em prolongar a sua linha de Famalicão por Guimarães e Fafe, na região de Basto proximidades de Pedras Salgadas e Vidago a Chaves. Chegou a mandar estudar o projecto com a extensão de 186 quilômetros, sendo a interessante memória económica do mesmo elaborada por Oliveira Martins. Foi apresentada para a concessão com garantia de juro de 7 por cento, uma proposta de lei que não logrou aprovação.

De 1885 a 1887 mandou o Governo estudar várias linhas ao norte do Mondego, entre as quais figuravam a de Guimarães a Braga e Braga a Monção, de Viana a Ponte da Barca, de Eapende por Braga a Chaves, de Vizeu a Chaves, e outras; chegando a ser apresentada por Emídio Navarro uma proposta para a concessão de algumas dessas linhas com garantia de juro.

O decreto de 6 de Outubro de 1898 procurou remediar a falta de plano para o delineamento da rede ferroviária nas regiões extremas do País, confiando-o a duas comissões técnicas, que o submeteram a inquérito de utilidade pública para ser decretado o plano das redes complementares, após audiência do Conselho Superior de Obras Públicas e Comissão Superior de Guerra. Um decreto de 27 de Setembro de 1899 determinou igual providência em relação à região central do País.

Dos estudos efectuados resultou o plano da rede complementar ao norte do Mondego, decretado em 15 de Fevereiro de 1901, pelo qual foram classificadas na região do Minho apenas as linhas de 1 metro de Guimarães a Cavez, da Livração por Cavez a Chaves, de Braga por Ponte da Barca e Arcos a Monção, de Braga a Guimarães, do Vale de Lima; Viana por Ponte da Barca a Lindoso.

A comissão pronunciou-se contra a linha de Braga a Chaves.

A lei de 14 de Julho de 1899, que remodelou a administração dos Caminhos de Ferro do Estado pela criação do fundo especial, facilitou a construção de novas linhas, abriu novo período de actividade, quer pelas construções por conta do Estado, quer por concessões subsidiadas. As vantagens oferecidas nas bases 5.^a e 6.^a: cedência de impostos durante 30 anos, isenção de direitos de material fixo e circulante, provocaram algumas iniciativas, a que se deveram os troços de Guimarães a Fafe, de Mirandela a Bragança e a linha do Vale do Vouga.

(Continua)

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — O primeiro troço da linha de Tortosa a La Cava inaugurado em agosto último mede 12, km 202 ou seja cerca de metade da extensão total que virá a ser de 25, km 700.

Este primeiro troço tem três estações na primeira das quais, a de Tortosa, entroncará em ramal da Companhia do Norte para facilitar o trasbordo das mercadorias.

Os combóios são rebocados por automotoras a benzina ou benzol, cujo consumo é muito reduzido devido à pouca inclinação da linha, não havendo uma pendente superior a 0,5%.

A via é de bitola de 1 metro e é construída com carris Vignole de 20 quilos por metro, assente em travessas de carvalho.

As automotoras podem atingir a velocidade de 40 quilometros à hora; têm freio de pé sobre o mecanismo, e outro de mão pneumático que actua sobre as quatro rodas de tipo semi-directo e automático.

— No dia 30 d'este mês deve proceder-se ao concurso de construção do caminho de ferro de Huelva a Ayamonte, por Gibraleón, que está orçado em 17.852.927,80 pesetas, devendo constituir-se em título da dívida Ferroviária metade do depósito provisório.

Linhas belgas. — O Governo belga arrendou as linhas do Estado à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Belgas por setenta e cinco anos.

As tarifas foram aumentadas de 25 por cento a partir do 1.º d'este mês.

Linhas brasileiras. — Segundo as contas apresentadas pela Leopoldina Railway, relativas ao segundo semestre de 1925, a linha de Carangola teve naquele período a receita de 2.800.207\$532, com um saldo de 575.814\$000. Esta linha tem a extensão de 226 quilómetros.

— Inaugurou-se no mês passado o ramal de Três Corações a Lavras, da Rêde Sul Mineira.

— Prosseguem com grande actividade os trabalhos de construção da linha do Oeste de S. Paulo, da Companhia Paulista, percorrendo já o combóio uns 10 quilómetros.

— Deve ser em breve inaugurado o novo ramal de Austim a Santa Cruz, da Companhia do Central do Brazil.

— A receita Bruta das linhas de reversão da rête mineira da "Leopoldina Railway", foi em 1925 de 13.636.546\$000. Como essa rête tem 904 quilómetros de extensão, a receita foi de 15.084\$000 por quilómetro.

— Foi inaugurado no dia 12 do mês passado a

ponte sobre o rio Paraná na qual atravessa a linha do Noroeste do Brazil numa extensão de 1.024 metros.

— O Governo nomeou uma Comissão para proceder ao estudo da construção do caminho de ferro que deve ligar os estados de Ceará e da Parahyba do Norte, tendo já sido publicadas no *Diário Oficial* as instruções a que tem de obedecer essa construção.

— Depois de convenientemente restaurada, foiposta de novo em circulação e encontra-se a fazer serviço nas linhas da Central Brazil a máquina denominada *Baroneza* que foi a primeira que circulou no Brazil.

Um dos trabalhos mais importantes a que a *Baroneza* foi sujeita, foi a substituição dos eixos dos rodados que eram para a bitola de 1,75 e tiveram que passar a ser de 1,60.

Linhas venezuelanas. — Segundo a última estatística publicada pelos caminhos de ferro da república de Venezuela, as receitas das linhas férreas nos primeiros três meses d'este ano atingiram 5.094:152 bolívares, e as despesas 3.064:814 bolívares, havendo, portanto, um saldo de 2.030:338. Um bolívar equivale, pouco mais ou menos, a um franco.

O número de passageiros elevou-se a 659:505, e a carga de mercadorias a 136:904 toneladas.

As companhias que tiveram maiores receitas foram: "Gran Ferrocarril de Venezuela", 1.333.727 bolívares; da Guayra a Caracas, 1.055.210; Caminho de Ferro de Bolivia, 878.333, de Tacahira, 699.183; La Ceiba, 564.066 e Central de Venezuela, 401.520.

Linhas da America Central. — As repúblicas de San Salvador e de Guatemala decidiram ligar toda a America Central por meio de caminho de ferro, para o que já foram iniciadas as obras da nova linha férrea de Zacapa-San Salvador que ligará as já existentes nas duas repúblicas, dando a San Salvador uma saída para o Atlântico por Puerto Barrios. Segundo o contrato celebrado entre os Caminhos de Ferro Internacionaes do Centro da America e os empreiteiros, a linha deve estar concluída nos fins de 1927 ou princípios de 1928.

Linhas alemães — O primeiro balancete anual da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães, formada sobre o plano Dawes, apresenta uma receita de 1.304.000.000 de dólares. A despesa atingiu o total de 1.164.000.000.

Dos lucros obtidos, 95 milhões destinam-se às reparações e a soma restante fica como reserva, excepto 40 milhões destinados aos dividendos de 7 por cento para os títulos com preferência, enquanto que os títulos ordinários, de propriedade do Governo ficam sem dividendo.

— No programa de obras de primeira necessidade que foi submetido ao exame do Comité parlamentar figura em primeiro lugar o desenvolvimento das linhas férreas para o que foi posta á disposição da Sociedade de Caminhos de Ferro um crédito de 100 milhões de marcos ouro. Também a electrificação das linhas férreas suburbanas de Berlim foi tida em consideração tendo-se-lhes destinado a quantia de 40 milhões de marcos ouro.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despezas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, I.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, I.º



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Títulos

Listas das obrigações amortizadas no exercício de 1925, por meio de compras efectuadas na Bolsa de Paris, conforme o preceituado no artigo 7.^o da Convenção de 15 de Outubro de 1905, e dos artigos 13.^o e 14.^o dos Estatutos:

Trezentas e cinco e duas obrigações do 1.^o Grau juro fixo:

856 - 1.137 - 1.139 - 1.141 - 1.946 - 1.992 a 1.993 - 1.995 - 1.997 -
2.135 - 2.137 - 2.139 - 2.548 a 2.549 - 2.617 a 2.618 - 3.073 - 3.778 a
3.784 - 4.885 - 5.037 - 7.896 a 7.898 - 9.548 a 9.549 - 10.850 a
10.852 11.058 - 11.100 a 11.101 - 11.106 a 11.107 - 11.218 -
11.570 11.916 a 11.917 - 11.971 a 11.979 - 12.524 a 12.533 -
12.675 - 12.680 a 12.681 - 12.775 a 12.776 - 12.822 a 12.826 -
12.834 a 12.844 - 13.383 a 13.385 13.390 - 13.398 - 13.402 - 15.457 a
15.458 - 15.522 - 15.542 a 15.551 - 15.596 a 15.597 - 16.274 a
16.278 - 17.412 - 18.035 a 18.037 - 18.151 a 18.152 - 18.169 a
18.173 - 18.303 - 18.335 - 18.337 - 18.516 - 20.109 a 20.110 -
20.238 - 20.249 a 20.250 20.438 a 20.439 - 21.149 - 21.393 - 21.560 a
21.561 - 21.751 a 21.758 - 21.771 a 21.788 - 21.792 a 21.794 -
21.809 a 21.810 23.654 - 24.188 a 24.196 - 24.206 a 24.207 -
24.351 a 24.360 - 24.541 a 24.543 - 24.612 a 24.615 - 25.235 a
25.237 25.303 25.824 - 25.872 - 26.206 a 26.210 - 26.212 a
26.220 - 26.225 a 26.229 26.354 - 26.808 - 27.082 a 27.083 -
27.624 - 27.649 a 27.652 - 28.491 - 28.493 a 28.495 - 28.497 -
28.439 - 30.203 a 30.212 - 30.243 - 30.246 - 30.352 a 30.353 -
31.778 a 30.789 - 31.513 a 31.516 31.584 - 33.496 - 33.564 a
33.567 - 33.877 a 33.893 - 34.503 a 34.505 - 34.675 a 34.678 -
35.393 a 35.399 - 36.028 a 36.035 - 36.046 a 36.047 - 36.056 a
36.071 - 36.473 a 36.476 - 36.511 a 39.514 - 36.525 - 36.719 -
36.905 a 36.906 - 37.720 a 37.722 - 37.890 a 37.891 - 38.092 -
38.459 - 44.424 - 44.446 - 44.481 a 44.483.

Novecentas obrigações do 2.^o grau, juro variável

74 a 82 - 733 a 740 - 835 a 836 - 1.140 - 1.203 - 1.220 - 1.254 a
1.256 - 1.310 - 1.319 a 1.323 - 1.491 a 1.495 1.855 a 1.857 -
1.873 a 1.875 - 2.160 - 2.304 2.475 a 2.477 - 2.683 - 2.739 a
1.740 - 2.916 a 2.917 - 2.932 a 2.941 - 2.951 a 2.956 - 3.429 a
2.431 - 3.711 a 3.712 - 3.806 a 3.807 - 3.979 - 3.981 - 4.117 -
3.121 a 4.122 - 4.78 a 4.281 4.404 a 4.408 - 4.673 a 4.675 -
4.735 a 4.737 - 5.507 - 5.737 a 5.743 - 5.854 - 6.482 - 6.994 -
7.219 a 7.220 - 7.471 - 7.614 a 7.618 - 8.342 a 8.343 8.419 a
8.420 - 8.727 - 8.904 - 9.063 9.105 a 9.107 - 9.172 - 9.267 a
9.271 9.475 a 9.476 - 9.718 - 10.098 a 10.099 - 10.251 a 10.252 -
10.837 - 11.418 - 11.425 - 11.426 - 12.154 12.703 a 12.704 -
12.892 a 12.895 - 13.063 13.216 - 13.251 a 13.252 - 13.442 -
13.921 a 13.922 - 14.159 - 14.705 - 14.723 a 14.724 - 14.927 -
15.122 a 15.127 - 15.218 a 15.219 - 15.432 - 16.278 a 16.281 -
16.294 - 16.662 - 16.670 - 16.678 16.680 a 16.690 17.340 a
17.341 - 17.549 a 17.550 18.074 a 18.76 - 18.146 a 18.147 -
18.379 a 18.386 - 18.698 a 18.700 19.106 - 19.108 a 19.109 -
19.203 a 19.206 - 19.391 a 19.394 - 19.986 a 19.987 - 20.903 a
20.965 - 21.490 a 21.491 - 21.517 - 21.736 - 21.902 a 21.904 -
21.933 a 21.934 - 21.988 - 22.000 a 22.001 - 22.041 22.313 a
22.319 - 22.796 a 22.797 - 23.047 a 23.059 - 23.073 a 23.074 -
23.423 a 23.424 - 23.427 a 23.429 - 23.431 a 23.436 - 23.439 a
23.440 - 23.444 a 23.449 - 23.766 a 23.769 23.819 a 23.821 -
23.881 a 23.883 23.920 a 23.927 - 23.993 a 23.939 - 24.052 -
25.113 - 25.119 25.565 a 25.570 25.585 a 25.589 - 25.595 a
25.597 - 26.096 a 26.120 26.171 a 26.195 - 26.226 a 26.235 -
26.271 a 26.295 27.650 a 27.653 - 27.659 - 37.831 a 27.833 -
28.805 a 28.806 30.427 31.594 - 31.626 a 31.628 - 31.665 a
31.678 31.777 - 31.870 31.934 a 31.935 31.937 a 31.943 -
32.058 - 32.229 a 32.231 - 32.235 a 32.238 - 32.353 - 32.439 -
32.596 a 32.598 - 32.939 a 32.941 - 32.943 - 33.010 - 33.325 a
33.326 - 33.367 a 33.369 - 33.511 a 33.513 34.330 - 34.636 a
34.638 34.994 a 34.997 - 35.051 a 35.053 - 35.160 a 35.162 -
35.175 - 35.558 - 35.814 - 36.094 a 36.095 - 36.358 - 36.691 a
36.696 - 36.996 a 37.000 - 37.095 a 37.096 - 37.525 a 37.533 -
38.217 - 38.827 a 38.829 - 38.837 a 38.844 - 39.541 a 39.542 -
39.895 - 39.948 a 39.951 - 40.439 - 40.442 - 41.756 - 42.020 -
42.078 a 42.679 - 42.089 a 42.092 - 42.701 - 42.975 a 42.978 -
43.342 a 43.351 - 43.567 a 43.580 - 44.140 - 44.370 45.017 -
45.257 - 45.326 - 45.431 a 45.432 - 45.458 - 46.141 - 46.160 a
46.161 - 46.711 a 46.740 - 46.951 - 47.072 a 47.081 - 49.291 a

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANÔNIMA -- Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa geral Extraordinaria dos srs. Accionistas

Nos termos da 2.^a parte do Art.^o 51.^o e seguintes dos estatutos d'esta companhia, aprovados por alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Extraordinária dos srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do mesmo Art.^o 51.^o, para se reunir em Lisboa, na sede Social, no dia 27 de Novembro de 1926, pelas 14 horas,

Ordem do Dia

- 1.^a Deliberar sobre uma proposta do Conselho de Administração para que a Companhia se encarregue da construção da projectada linha de Thomar à Nazareth;
- 2.^a Autorizar o Conselho de administração a entrar em negociações com o Governo para o estabelecimento do contrato de construção e exploração da linha de Rio Maior e Ramal de Peniche, nos termos do Decreto n.^o 12.524, de 22 do corrente, publicado no «Diário do Governo» 236 — I Série, da mesma data.

Para os srs. accionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as *acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 27 de Outubro corrente, inclusivé, e as *acções ao portador* ter sido depositadas até às 12 horas do dia 12 de Novembro p.^o futuro:

Em LISBOA — Na Séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na casa Bancaria Fonsecas, Santos & Viana.

No PORTO — Na filial do Banco Nacional Ultramarino.

Em PARIS — Nas caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Comercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays-Bas e da Filial do Banco Nacional Ultramarino.

A proposta do Conselho de Administração, a ser apreciada na Assembléa Geral que fica convocada, está patente na séde social da Companhia, para ser examinada pelos Srs. Accionistas que houverem efectuado o depósito das suas Acções.

Os bilhetes de Admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao portador,

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art.^o 51.^o.

Lisboa, 27 de Outubro de 1926.

O Presidente da Mesa da Assembléa Geral
(a) Carlos Ary Gonçalves dos Santos

49.292 - 49.351 - 48.676 a 49.680 - 49.711 a 49.715 - 50.363 -
50.372 a 50.373 - 50.407 - 50.422 a 50.431 - 50.542 - 50.736 a
50.743 - 50.794 a 50.797 - 50.824 a 50.831 51.372 a 51.373 -
52.233 - 53.584 a 53.585 - 54.163 - 54.165 54.209 a 54.212 -
54.621 a 54.622 - 54.713 - 55.054 a 55.063 - 55.591 a 55.592 -
55.694 - 56.402 a 56.403 - 56.414 - 56.575 a 56.577 - 56.603 a
56.604 - 56.959 a 56.968 - 58.291 a 58.306 - 58.983 a 58.985 -
59.017 - 59.056 - 59.130 - 59.194 - 59.544 - 60.352 60.778 -
61.008 a 61.013 - 61.381 - 61.880 - 61.978 a 61.978 a 61.981 -
61.986 - 62.011 a 62.014 - 62.025 - 62.136 a 62.142 - 62.333 -
62.372 a 62.376 - 62.879 - 62.953 a 62.954 63.167 a 63.168 -
64.263 a 64.272 - 64.276 - 64.819 63.924 - 67.106 a 67.107 -
68.078 a 69.116 - 70.202 a 70.203 - 70.901 - 71.908 72.310 -
72.729 a 72.321 - 73.801 a 73.806 - 73.962 a 73.966 - 74.240 a
74.245 76.381 a 76.383 - 78.359 - 78.568 a 78.569 - 79.794 a
79.796 - 80.211 a 80.217 - 80.690 - 80.692 - 80.708 a 80.709 -
81.525 - 82.060 - 82.739 a 82.754 - 83.067 a 83.069 - 83.151.

O Administrador Delegado
Luís Ferreira da Silva Viana