

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

NUMERO 916

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

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

Bruxellas, 1887, Porto, 1887, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1884, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Comp. dos C. F. Portuguezes — 1.º Aditamento á Tarifa especial Interna o.º 16, 17 e 18 — grande velocidade.
Aditamento ao complemento á Tarifa de despesas accesorios.

SUMMÁRIO

Ainda a reforma da Fiscalisação J. Fernando de Sousa.	53
Montepio Ferroviário	57
Electricidade	58
Linhas Portuguezas	60
Novo sinal para passagens de nível sistema Wig-Wag	60
Parte official	61
A questão do salário mínimo dos ferroviários em França	61
Linhas Estrangeiras.	62

C. dos C. F. Portuguezes (Relatorio)	63
Associação comercial	64
O Conselho Superior de C. F. de Espanha	64
Jordim Zoologico	64
Novas carruagens dos «Wagos Lits» nas linhas do Norte da França	64
Viagens e Transportes	65
Deveres de passageiros e dos empregados em viagem nos comboios	65
Curso de Cambios comparados	65
Rampas e Taludes	66
Preços de assinaturas da Gazeta	66
Parte Financeira	67
Publicações recebidas	68
Os nossos mortos	68
Doutor Constantino Fernandes	68

A Reforma da Fiscalisação

Representação das Companhias á Camara dos Deputados

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Camara dos Srs. Deputados

As Companhias concessionarias de Caminhos de Ferro do Continente protestaram ha dias contra o Decreto n.º 11.283, de 27 de Novembro último, demonstrando que era inconstitucional e que nele havia disposições lesivas dos seus direitos e prejudiciais á boa marcha dos serviços.

Deliberou essa Camara manter em vigor o Decreto, submetendo-o porém a revisão.

Entendem pois os abaixo assinados que, em nome das Companhias que representam, devem propôr á esclarecida apreciação das Comissões respectivas algumas ponderações acerca dos mais flagrantes defeitos do referido diploma, analisando para isso successivamente os tópicos que lhes interessam, tanto do Decreto, como da organização pelo mesmo aprovada e indicando as alterações que se lhes afiguram necessarias.

I

O artigo 2.º do Decreto põe a cargo das Companhias as despesas da Inspecção Geral, que podem variar latitudinariamente conforme o desenvolvimento dos trabalhos e estudos que essa estação official entenda dever realizar acerca de novas linhas.

As quantias assim dispendidas são distraídas dos recursos applicáveis a trabalhos d'estabelecimento. Ora, o Estado recebeu das Companhias, em 1924, a quantia de cerca de 20.764 contos, produto dos impostos sobre as receitas do tráfego incluindo o da assistencia aos tuberculosos ferroviários. Apenas teve que adiantar 62.044\$06 em complementos de juros garantidos relativos a 1924, recebendo porém 399.040\$82 de reembolsos.

Não é muito pois que se continue a ocorrer ás despesas da fiscalisação com uma parcela minima do producto dos impostos, sem vir onerar com elas as Companhias.

Além disso é inadmissivel que um verdadeiro imposto, que abrange tanto as receitas-bases como as sobre-taxas, e cuja percentagem teria de crescer forçosamente á medida que os multiplicadores baixassem, seja criado por Decreto modificado de futuro por simples portarias.

Tambem não se vê a necessidade de criar mais um fundo especial com a sua gerencia privativa, unicamente para pagar as despesas de uma repartição official de méra fiscalisação.

Essa autonomia financeira apenas se admite (e ainda assim é ponto muito controverso, por atentar contra a unidade do orçamento geral do Estado) quanto é atribuida a serviços complexos e industrializados que têm economia distinta da do Tesouro e que administram uma parte do patrimonio do Estado, como são a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a Direcção Geral das Matas e outras similares, com as quais de modo algum se pode comparar uma simples estação burocratica de fiscalisação.

Pedem, pois, as Companhias que se eliminem do Decreto todas as prescrições relativas ao fundo especial, continuando as despesas da Fiscalisação a figurar, como até hoje, no orçamento geral do Estado.

Não deve servir de estorvo a esta modificação a equitativa melhoria de vencimentos concedida a funcionarios encarregados de um serviço importante, para cujo desempenho se exigem a muitos deles habilitações tecnicas especiais. Mas essas melhorias podem sair da dotação do orçamento geral do Estado, como sairão certamente as que ao Exército e

à Marinha foram concedidas ha pouco por Decreto com força de lei. Importa observar que se cria um grave precedente susceptível de provocar identicas pretensões de outras classes de funcionarios.

II

Quanto á organização aprovada pelo artigo 1.º do Decreto, as Companhias, sem quererem ingerir-se em minucias de serviço, com que nada têm, não podem deixar de apresentar algumas ponderações, tanto mais que se lhes pretendia impôr o ónus das respectivas despesas.

Divisão Central—Parece dispensavel este complicado órgão meramente burocratico, dirigido por um engenheiro, com três secções: expediente, pessoal, estatística e contabilidade, concentrando em si a entrada e saída do expediente.

Bastaria, como na organização de 1899, uma secretaria meramente administrativa com um chefe d'expediente, sem divisão em secções, á qual competisse o expediente, arquivo, contabilidade e tudo o que respeita ao pessoal.

As questões técnicas incumbem ás Divisões, sendo pois dispensavel um engenheiro à testa dessa Divisão Central. Assim se realizará uma economia que não é para desprezar.

Secção de Serviços Electricos—Tambem não ha razão que justifique a criação de uma secção de serviços electricos, acrescentando ao quadro um engenheiro e dois electricistas.

As instalações electricas dos nossos Caminhos de Ferro são, por enquanto, minimas, achando-se limitadas a algumas pequenas centrais para distribuição de luz e de energia nas oficinas. Apenas um troço de 26 km. está sendo electrificado. Existe a Fiscalisação privativa, incorporada na Administração Geral dos Correios e Telegrafos, que tem exercido as suas funções em perfeito entendimento com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Demais ha na Divisão de Tracção técnicos competententes para verificarem a boa instalação dos serviços electricos das Companhias.

Tudo aconselha pois a eliminação da secção, que ainda não foi montada, figurando apenas no Decreto organico.

Secção de Serviços Sanitarios—Nos quadros da organização de 1899 figurava apenas um médico sem se lhe atribuirem funções especiais, nem ter na exploração das linhas ingerencia aliás desnecessaria, pois as Companhias têm os seus serviços médicos organizados e existe a Fiscalisação sanitaria oficial exercida pelos delegados de saúde.

O médico da Fiscalisação não tinha vencimentos e era apenas aproveitado na verificação das doenças do pessoal da mesma.

A vantagem das concessões de passes sem fundamento legal fez nomear mais quatro médicos.

Consolidou-se agora essa situação, criando a nova secção e atribuindo-lhe funções minuciosas. Parte delas referem-se aos futuros sanatorios, que têm a sua direcção clínica.

Não se fixam vencimentos ao médico-chefe e aos quatro médicos inspectores, mas se as suas multipas atribuições se tornarem affectivas, não bastarão certamente os passes para as retribuir; haverá que abonar ajudas de custo compensadoras e até vencimentos, aumentando sensivelmente a despesa.

Propõe-se pois a eliminação dessa secção por ser inteiramente dispensavel, ficando no quadro apenas um ou dois médicos, como na organização de 1899.

Conselho Superior de Caminhos de Ferro—Dão-se nele ás Companhias dois delegados, escolhidos porém pelo Governo numa lista quintupla por elas apresentadas. Melhor se coaduna com a essencia das funções de delegados a sua indicação, como até agora, pelas Companhias, sujeita embora à homologação do Governo pela nomeação.

A mesma doutrina se applica aos delegados da Agricultura, Comercio e Industria.

Nada justifica a inclusão do chefe da Contabilidade no Conselho nem a exclusão de delegados dos Conselhos Superiores de Obras Públicas e de Minas e das Administrações dos principais portos, se bem que o artigo 11.º § 5.º dá a faculdade de pedir a comparencia de delegados dessas corporações quando fôr julgada necessaria.

Tambem se não vê a necessidade da criação de três logares de engenheiros remunerados com uma gratificação especial de 500\$00 mensaes, acumulando a sua função com as de outro cargo, como aliás os outros vogais do Conselho, que nenhuma remuneração recebem como tais. Não pertencem ao quadro da Inspecção Geral, pois não figuram no mapa 11 anexo á Organização.

Atribue-se ao Conselho o exame técnico dos projectos de obras que até agora tem sido sempre função do Conselho Superior de Obras Públicas e continuaria sendo, porque no Decreto n.º 11.283 nenhum preceito ha que dela o exonere.

Teremos assim um Conselho, que não é propriamente uma Corporação técnica, exercendo funções que lhe não deve pertencer, nem fazem parte da sua missão de character puramente administrativo e económico.

Além disso cria-se uma secção técnica, que faz parte do Conselho e á qual compete especialmente o exame técnico dos projectos de obras e tipos de material. Ha, aqui, nova duplicação de funções ou fica o Conselho pleno privado da que se lhe atribue e que só pertença de facto á secção técnica?

E se a secção fôsse julgada necessaria, do que duvidamos, porque não ha de ser substituida pelo Inspector com os três engenheiros chefes da Divisão, que têm de examinar os projectos, dispensando-se a intervenção d'extranhos e as respectivas gratificações? E porque se não lhes dar de preferencia áqueles, ingresso no Conselho, como seria conveniente, sendo um deles o seu secretario, como succedia com a Junta Consultiva?

Não se vê razão para attribuir ao Conselho pleno o expediente de verificação da applicação das sobre-taxas, confiado até agora a uma comissão especial. A sua missão é mais larga e a comissão das sobre-taxas composta de cinco vogais da Junta era, na verdade, uma delegação da mesma.

Assim pois propomos a supressão da secção técnica, organismo dispensavel, tanto mais que o Inspector Geral, pode chamar, quando o entender necessario, os seus chefes de Divisão ao exame em comum de assuntos determinados.

Parece-nos que deve ser conservada a Comissão de sobre-taxas criada por Decreto n.º 7.017, de 12 de Outubro de 1920.

Entendemos que os três chefes de Divisão devem fazer parte do Conselho.

Observaremos ainda que o juriconsulto a que se dá logar no Conselho, póde e deve ser o consultor jurídico da Inspecção, pois é o que melhor deve conhecer os assuntos, sem haver necessidade de applicação de cargos, que se traduz em concessão de maior número de passes.

A nenhuma corporação consultiva se exige relatório anual dos seus trabalhos.

Porque ha de apresentá-lo o Conselho? E que necessidade ha de secções quinzenais? Basta que o Conselho se reuna, como a Junta Consultiva, quando fôr necessário convocá-lo.

No que respeita à criação de órgãos burocráticos das divisões com o consequente agravamento da despesa, notaremos a multiplicação desnecessária de secções de expediente.

Assim, a Divisão de Via e Obras tem duas, a do Movimento e Tráfego uma Secretaria dividida em três secções e a de Tracção uma. Pois não bastaria uma secção em cada divisão criando-se quando muito, na do Movimento e Tráfego, de mais complexos serviços, um lugar de Inspector Principal? É assim que vemos figurar no quadro administrativo novo, empregados superiores: Chefes de Secretaria e de Secção, tendo às suas ordens apenas doze primeiros e segundos oficiais e quatro dactilógrafas onde apenas havia uma.

Seja-nos lícito observar que não parece favorável ao serviço a substituição dos Chefes de Divisão nos seus impedimentos pelo de outra Divisão, prescrita no artigo 75.º, em vez de caber a um funcionário superior da mesma, como até agora. Também assinalaremos a contradição entre o artigo 38.º que atribue ao quadro privativo os funcionários indicados no mapa II, e o artigo 39.º que lhes atribue como é de boa razão, a situação de destacados.

Todo o titulo VIII da Organização, que deriva da autonomia financeira atribuída à Inspeção Geral, é inútil, desde que se suprima, como é de boa razão, o respectivo fundo especial.

Resta-nos, ainda, apresentar algumas ponderações sobre o artigo 157.º cujas disposições podem ter graves consequências. Prescreve-se nele, por forma preceptiva, a revisão, pela Inspeção Geral, do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, do Regulamento de polícia da Exploração de 11 de Abril de 1868 e dos preceitos do Código Commercial relativos aos transportes ferroviários.

Parece pois que basta essa revisão para dar lugar a modificações de aqueles diplomas.

Tão importantes e fundamentais são, que deve haver o máximo cuidado nas modificações que se lhes pretenda introduzir e que exigem em boa parte, a intervenção do poder legislativo.

A ponderação havida em matéria identica, em França, cuja legislação ferroviária foi a fonte da nossa, bem merece ser lembrada.

Esteve em vigor sem alterações desde 1846 a *Ordenance*, em que se inspirou o nosso regulamento geral de polícia da exploração. Apenas um Decreto de 1901 lhe introduziu algumas modificações. Mais tarde a sua revisão, abrangendo a inclusão de preceitos relativos a caminhos de ferro de interesse local e a tramways, foi preparada por uma comissão nomeada em 1914 com larga representação das Companhias de diversos tipos de linhas.

O projecto elaborado foi submetido ao Conselho de Estado e só em fins de 1917 foi promulgado.

Com igual ponderação convém proceder entre nós, eliminando um preceito ambíguo, que parece conferir faculdades excessivas à Inspeção Geral, a qual não fica inibida de proceder a estudos que possam servir de base a uma futura revisão estudada em colaboração com as empresas e com os Caminhos de Ferro do Estado.

III

Indicados os tópicos da revisão do Decreto que as Companhias julgam necessária, importa versar um

assunto momentoso, conexo da remodelação na Fiscalização.

Quiz-se-lhes impôr o ónus do pagamento das despesas da Inspeção Geral, criando um fundo especial alimentado por novo imposto lançado sobre as receitas do tráfego.

Em vez dessa infracção injustificada das boas normas de contabilidade pública parece às Companhias que se deveria proveitar o ensejo para simplificar a liquidação dos múltiplos impostos que sobre aquelas receitas recaem.

São uns, como os de trânsito, adicional e complementar, de selo e da assistência pública pagos pelo público e cobrados pelas Companhias. Outros, como os de transacção e de assistência aos tuberculosos ferroviários, recaem sobre as suas receitas brutas totais, sendo pago por elas.

Os primeiros somaram cerca de 16.000 contos em 1924 e os segundos 4.391 contos não figurando nesta última cifra a contribuição da Companhia da Beira Alta que tinha em litígio essa exigência que se fizera, o que elevaria o total a cerca de 4.800 contos.

Em 1925 essas cifras devem ser muito superiores, porque os últimos dois impostos e o agravamento do selo abrangem os doze meses do ano.

Conforme foi ponderado nas representações ultimamente enviadas a essa Camara, a liquidação e entrega do producto desses variados impostos com incidência diversa, dá lugar a complicado e laborioso expediente, em que se emprega numeroso pessoal, obrigando as Companhias a um dispendio que não é justo impôr-lhes, tanto mais que desempenham gratuitamente as funções de exatores da Fazenda Pública.

O artigo 4.º do decreto de 5 de Abril de 1865 attribuía às Empresas em remuneração dos serviços de arrecadação, cobrança e entrega do imposto de trânsito 1 % da sua importância, remuneração que foi eliminada nos regulamentos posteriores e nomeadamente no de 20 de Setembro de 1888. Não a pedem as Companhias, mas que ao menos se simplifique um serviço extremamente oneroso para elas, sem vantagem para o Estado.

Importa recordar as modalidades desses multiplos impostos.

A—Impostos pagos pelo público

Impostos de trânsito — A lei de 14 de Julho de 1863 tornou extensivo a todas as linhas do País o imposto de 5 % prescrito no contracto de 1859 das linhas do Norte e Leste no qual se lhe fixava o máximo de 5 % que figura também nos contractos posteriores de diversas linhas, excepto nas do Vale do Vouga e nas do Porto à Pova e Famalicão, da Trofa a Guimarães a Fafe, de Vendas Novas ao Setil e de Coimbra a Louzã, Mirandela a Bragança.

A lei de 27 de Julho de 1863 criou adicional de 6 % applicável sómente às linhas em que se não fixava o máximo de 5 % e às do Estado.

A lei de 30 de Junho de 1890 criou um imposto complementar de 5 % do adicional de 1883, elevado posteriormente a 6 %.

Deve-se notar que o imposto de trânsito recai apenas sobre o transporte, ficando excluídas da sua applicação as despesas accessórias, o mapa da sua liquidação deve ser enviado até 20 do mês seguinte àquele que se refere. As guias são enviadas em quintuplicado.

Imposto do selo — Foi criado por lei de 26 de Novembro de 1885, sendo lançado sobre os registos de bagagens e mercadorias de G. V. e P. V.

O Decreto n.º 7.027, de 15 de Outubro de 1920, elevou a percentagem do emolumento a 6 % e o artigo 67.º da lei n.º 1.368, de 21 de Setembro de 1922, reduziu-o a 1 %. As operações para a sua cobrança tornam-se muito trabalhosas.

Imposto de Assistencia — Este imposto criado por Decreto de 25 de Maio de 1911 foi agravado pela Lei n.º 1.668, de 9 de Setembro de 1924. Ultimamente o Decreto n.º 11.341, de 10 de Dezembro de 1925, substituiu as taxas fixas pela percentagem 2/1.000 sobre valor das transacções que servir de base ao referido imposto.

Em resumo: Os impostos de trânsito e sêlo são iguais representando 5 % da importancia do transporte propriamente dito e somando os dois 10 %, á parte adicional e complementar do trânsito em algumas linhas, enquanto o imposto de assistencia abrange o total da receita do tráfego salvo a isenção de preços inferiores a certos limites. Sobre os primeiros dois impostos recae o emolumento de 1 % excepto no de trânsito em algumas linhas.

Estes quatro impostos recaem sobre o público. O de trânsito acha-se incluído nas taxas das tarifas, os de sêlo e emolumentos e assistencia são adicionados no calculo de cada parte, vindo complicá-lo singularmente tornando tambem sobremodo laboriosa a sua liquidação mensal e entrega em cofres distintos, com a agravante de reverter parte desses impostos para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

B—Impostos pagos pelas Companhias

Imposto de transacção—A lei n.º 1.368, de 21 de Setembro de 1922, que criou este imposto, e isentou da sua applicação; as receitas de Caminho de Ferro *emquanto não fôr permitido crescer a essa remuneração o custo do imposto*. Ficava assim assente: 1.º que o imposto devia, como o de transitio e sêlo ser pago pelo público; 2.º que ás Empresas pertencia a iniciativa de modificar as tarifas, propondo a inclusão dos seus preços, que lhes seria autorizada, da importancia do imposto 3.º que só com essa inclusão cessava a isenção concedida.

Solicitaram as Companhias em 1924 novo aumento das sobretaxas, inferior ao que exigiria a actualização das taxas sem propôr que nele ficasse compreendido o imposto de transacção nem ser proposito seu fazer terminar a isenção existente.

O Decreto n.º 9.551, de 28 de Março de 1924, declarou finda a isenção concedida na Lei n.º 1.368, sem prescrever explicitamente que ficava incluído o imposto nas sobre-taxas. Demais, o Decreto não foi referendado pelo Ministro das Finanças, faltando-lhe pois um requisito constitucional para serem applicaveis as suas disposições relativas a impostos.

Apezar disso, as Companhias tiveram que entrar com as respectivas importancias de 2 % sobre a receita do tráfego e os respectivos adicionais.

Foi-lhes negada autorisação, que algumas solicitaram em seguida, de adicionar esse imposto ás tarifas, o que o fez recair sobre a totalidade das receitas das proprias Companhias.

Imposto de assistencia aos ferroviários tuberculosos—O Decreto n.º 9.787, de 12 de Junho de 1924, impôs a cada Companhia a contribuição de 1 % das suas receitas totais, applicando-a aquella assistencia num fundo especial, gerido por uma comissão autonoma. Este Decreto era duplamente ilegal por criar um imposto e alhear das Companhias funções que lhes pertencem. Apezar disso, foi posto em execução.

Contribuição Predial — Tem-se lançado aqui e acolá, com tendencias á generalisação, esse imposto

sobre o valor lucrativo dos edificios das estações e outros, tendo-se pretendido até nalguns concelhos, tributar o proprio terreno em que assentam as linhas, como se uns e outros não fossem méros instrumentos da sua exploração e o rendimento colectavel das Companhias não fosse exclusivamente o saldo das receitas d'exploração depois de pagas as despesas da mesma.

Dá-se o caso singular de ser alegado na sentença de indeferimento de recurso de uma das Companhias pelo Tribunal Fiscal a circunstancia de ser ela a proprietaria da linha!

Pela enumeração que deixamos feita vê-se quão complicado é o sistema de tributação das receitas ferroviárias com múltiplos impostos de incidencias diversas e pagos uns pelo público, e outros pelas Companhias.

Ha um meio de simplificar a liquidação dos impostos pagos pelo público sem alterar as taxas existentes, nem o producto legal da sua applicação.

Restava introduzir no Decreto a seguinte prescrição, facil de justificar.

Art—A liquidação e entrega mensal dos impostos de trânsito e seu adicional e complementar, do sêlo, d'emolumentos e de assistencia nacional, será feita em globo por cada Companhia, mediante a applicação á receita bruta total do tráfego do respectivo mês, de uma percentagem representando a relação entre os impostos devidos no ano civil de 1925 e a referida receita bruta do mesmo exercício.

Essa percentagem será fixada por Decreto sobre proposta de uma comissão composta de:

Um delegado da Direcção Geral de Contribuições e Impostos, designado pelo respectivo Director Geral;

O Chefe da Divisão do Movimento e Tráfego da Inspeção Geral da Fiscalisação de Caminhos de Ferro;

Um ajudante do Procurador Geral da República, pelo mesmo designado;

Um delegado das Companhias de Caminhos de Ferro do Continente e designado pelas mesmas que poderá fazer-se acompanhar pelos funcionários que entender para bem esclarecer qualquer dúvida que se apresente.

A Comissão fixará a jurisprudência acêrca da liquidação de cada imposto e determinará a cifra que lhe corresponder em cada Companhia em relação a 1925.

A relação entre a soma dos impostos assim determinados e a receita bruta total do tráfego, constituirá a percentagem da mesma receita representativa da importância global dos impostos, a aplicar de futuro mensalmente.

Análoga relação entre o producto anual de cada imposto e a receita total, constituirá a percentagem que servirá de base á repartição mensal do producto global dos impostos por cada um dêles.

Essa divisão mensal será feita depois da verificação da liquidação global do imposto, pela Inspeção Geral de Caminhos de Ferro, que comunicará para os devidos efeitos à Direcção Geral de Contribuições e Impostos.

As Companhias farão a entrega global dos impostos ao Banco de Portugal, mediante guia passada pela mesma Inspeção Geral.

A mesma Comissão fixará a jurisprudência acêrca da liquidação dos impostos de transacção e assistência ferroviária.

Por esta forma simplifica-se consideravelmente o serviço central de liquidação dos impostos pagos pelo público, e as Empresas ficam habilitadas a estabelecer

normas que simplifiquem o cálculo das taxas nas estações, acabando com as dúvidas e erros hoje frequentíssimos.

São tais as divergências de interpretação das leis tributárias, que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro tem sem solução perto de 40 pedidos de esclarecimentos feitos à Direcção Geral dos Impostos e Contribuições.

O exercício de 1925 foi escolhido para base da fixação da percentagem dos impostos por que vigorou em todo o ano a nova taxa do selo e a mudança da de assistência por um Decreto aliás inconstitucional que só começa a vigorar em Julho de 1926, não havendo pois sensível alteração da cifra actual.

Não é de mais, dar as facilidades propostas, sem prejuízo algum do Tesouro, às Companhias em relação à liquidação e entrega de avultadas receitas tributárias criadas pela sua acção de fomento e que elas cobram sem o mínimo encargo para o Tesouro.

As Companhias fiadas, na razão que lhes assiste e no espírito de justiça em que a Câmara da digna presidência de V. Ex.^a se inspira, esperam que estas suas

ponderações serão atendidas na revisão do Decreto n.º 11.283.

Lisbôa, 30 de Janeiro de 1926.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O Director Geral—(a) *João de Fontes Ferreira de Mesquita*.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. O Director da Exploração—(a) *Joaquim Abran-ches*.

Pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. O Inspector Técnico—(a) *Fernando de Sousa*.

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro O Director—(a) *Manuel Belo*.

Pela Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão. O Director da Exploração—(a) *Antonio Ferreira da Silva Brito*.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães. O Gerente—(a) *Antonio Reis Porto*.

Pelo Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais. O Director—(a) *Manuel Belo*.

Montepio Ferroviário

Mais uma vez temos ocasião de nos referir a esta benemérita associação de socorro mutuo fundada ha cerca de 15 anos por um grupo de modestos empregados da C. P. que, com uma dedicação e uma tenacidade dignas do maior elogio, tem trabalhado denodadamente, vencendo obstaculos de vária natureza, investindo com a inércia de um grande número de camaradas, com a má vontade de alguns e com a indiferença da maioria que, graças à época de confusão que estamos atravessando, pensa menos na situação futura dos seus, do que numas pequenas prerrogativas que ambiciona para seu desfructo immediato.

E' com prazer que temos a registrar que, no meio dessa vaga de egoísmo que caiu no meio da sociedade, depois da grande guerra, ainda ha figuras modestas como devem ser todos os bem intencionados, sem exhibicionismos e sem outra mira do que o ser útil á colectividade, consagram todo o tempo que lhes fica livre das suas occupaões de obrigação, essa sua tarefa simpática de procurar agremiar os seus camaradas no intuito de, a troco de uma cota mensal insignificante, arranjar um peculiosinho com que logo após o falecimento do associado, vá minorar as maiores dificuldades materiais do momento.

A formula adotada pelo Montepio Ferroviário é a do seguro de vida, e este será tanto maior quanto maior fôr o número dos associados. Ha portanto toda a vantagem em se associar o maior número possível de ferroviários, e sendo esta classe uma das maiores do país, é necessário, para honra sua e proveito da comunidade, que "Montepio Ferroviário", que já hoje se impõe pela sua honrada administração, ao respeito e á consideração de toda a classe, venha a atingir um muito maior engrandecimento. Para obter esse desideratum basta que todos os empregados e todas as empresas ferroviárias tenham perfeito conhecimento da natureza da associação de que se tratae sobre ela façam o mesmo juizo que mereceu á administração da Companhia Portuguesa que, por proposta do seu illustre Presidente, concedeu, em sessão da Comissão Executiva de 23 de Dezembro último, um donativo de 30.000\$00 em bilhetes de Tezouro para reforço do fundo do Montepio.

O gesto do Sr. Barros Queiroz, bem como de todos os membros da administração que o secundaram, cedendo ao apelo que lhe foi feito pelo Montepio, é digno do maior louvor, e sendo ao mesmo tempo uma prova de confiança dada aos corpos gerentes do Montepio, é um incitamento a toda a colectividade a auxiliar a instituição. Estamos certos que as demais empresas ferroviárias, conhecedoras deste acto filantrópico da C. P., não trepidarão em lhe seguir o exemplo, contribuindo, em harmonia com os seus recursos, para reforçar os fundos do Montepio.

Tambem a C. P. resolveu conceder um passe de livre circulação nas linhas, para um escriturário do Montepio poder tratar com os seus camaradas da linha, dos diferentes assuntos concernentes ao Montepio—efectuar cobranças, fazer propaganda, etc.—tendo além disso autorizado a fazer-se a cobrança nos escritórios e nas estações.

Segundo as informações que nos foram prestadas pelo escriturário do Montepio, Sr. Carlos Ferreira, um digno empregado da C. P. que se dedica de corpo e alma ao Montepio, e a quem em parte se deve, pela sua acção junto da Administração da Companhia, a obtenção das referidas concessões, o Montepio, conta hoje cerca de 4.000 associados das várias linhas do país, na sua maioria da C. P. A receita no ano findo proveniente de cotas atingiu 31.595\$00 que somada com a de 6.171\$64 de juros, a do donativo de 30 000\$00 da C. P. e outras provenientes de vendade diplomas etc., ascendeu a 80.683\$38.

Foram pagos subsídios na importância de 12.153\$00 ou seja mais de metade do que pagou desde a sua fundação, cuja verba total atinge 23.696\$50. Em 31 de Dezembro de 1924 tinha 1.713 associados; em 31 de Dezembro último contava já 3749, número que hoje já deve ter atingido os 4.000.

O capital social ficou em 64.226\$60, sendo cerca de 54 contos em papeis de crédito. O saldo que passou para exercício de 1926 é de 10.312\$90.

Oxalá que esses pequenos dados que a *Gazeta* se apraz em ser a primeira a tornar públicos e pelos quais já se pode ajuizar da situação do Montepio, sirvam de incitamento aos ferroviários ainda não agremiados em tão útil instituição, a faze-lo com brevidade. Só assim o Montepio poderá alcançar a brilhante situação que os seus fundadores sonharam e que temos como elles a esperança de que ainda hão de vêr atingida. Já esteve mais longe.

ELECTRICIDADE

A lampada de incandescência

Desde que ha pouco mais de quarenta anos Edison descobriu a lampada de incandescência, a iluminação eléctrica foi progressivamente tomando um extraordinário incremento, a ponto de que é provável

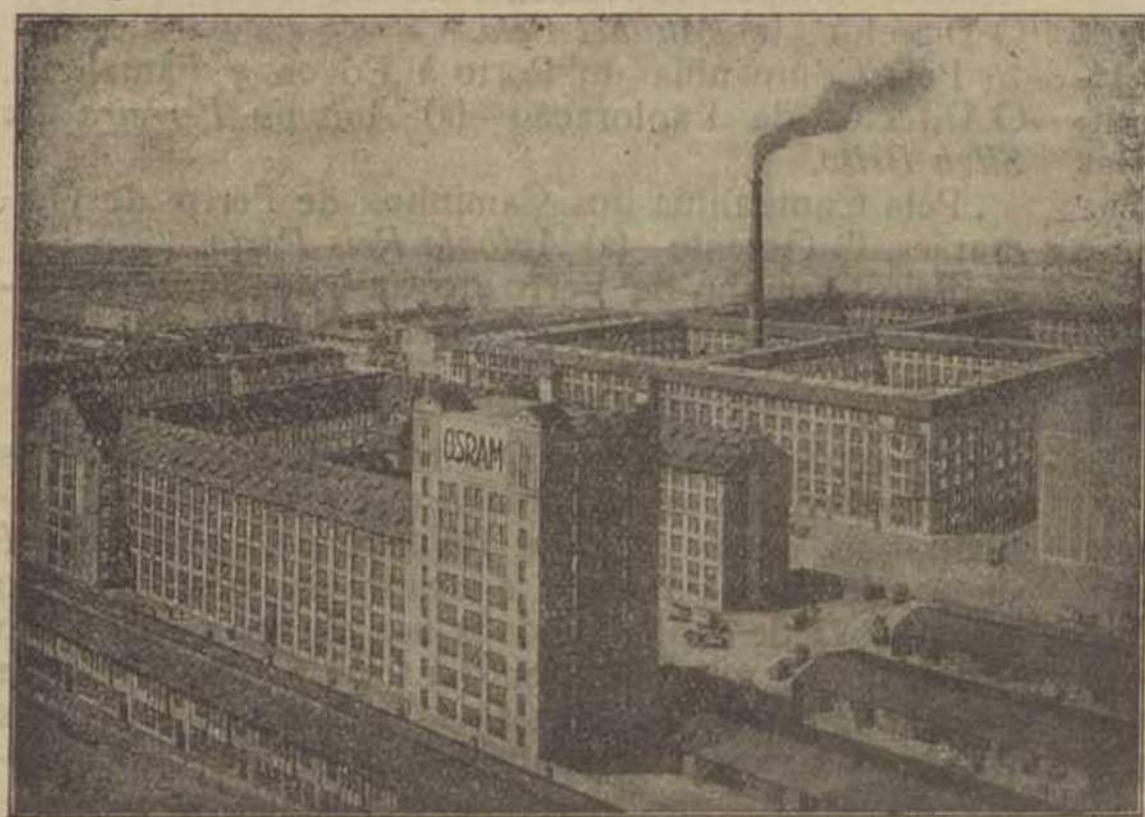
bres, pois é fornecida por um preço muitíssimo reduzido.

Na Europa ha também países onde o emprego das várias manifestações da electricidade, e em especial da luz, está generalizado, como na Grecia e, na Noruega e na Itália; onde porém as indústrias de aparelhos eléctricos têm atingido o seu máximo desenvolvimento cremos ser na Alemanha, onde entre muitas outras se destaca a das lampadas de incandescência.

Na Alemanha a construção destas lampadas foi iniciada em 1882, na antiga casa Siemens & Halske. Os trabalhos dirigidos pessoalmente por Werner Siemens, tiveram como resultado, dentro de pouco tempo, a fabricação de lampadas de fio de bambu carbonizado, cujo sucesso foi tão grande que foi necessário construir em Charlottenstrasse, perto do terreno de Siemens, uma grande fábrica unicamente de lampadas de incandescência.

Em 1898, Auer von Welsbach inventava a lampada de Osmium, cujo fio inflamável era fabricado de osmium, o que levou a Deutsche Gaslicht Aktiengesellschaft ao caminho das lampadas de fio metálico. Estabeleceu-se a concorrência à lampada de fio de carvão que havia de vir a ser suplantada.

O emprego das lampadas, começou então a ter tal incremento que foi necessário construir uma nova fábrica ainda mais importantante em Helmholtzstrasse, a qual pouco depois começou a produzir lampadas de fio metálico "Tantal", que depois foi substituído pelo fio de tungsténio, as quais produziram um sucesso colossal, tendo a casa Siemens & Halske A. G. de construir mais cinco edificios para ampliação da fábrica, os quais ocupam uma superficie de 6728 metros



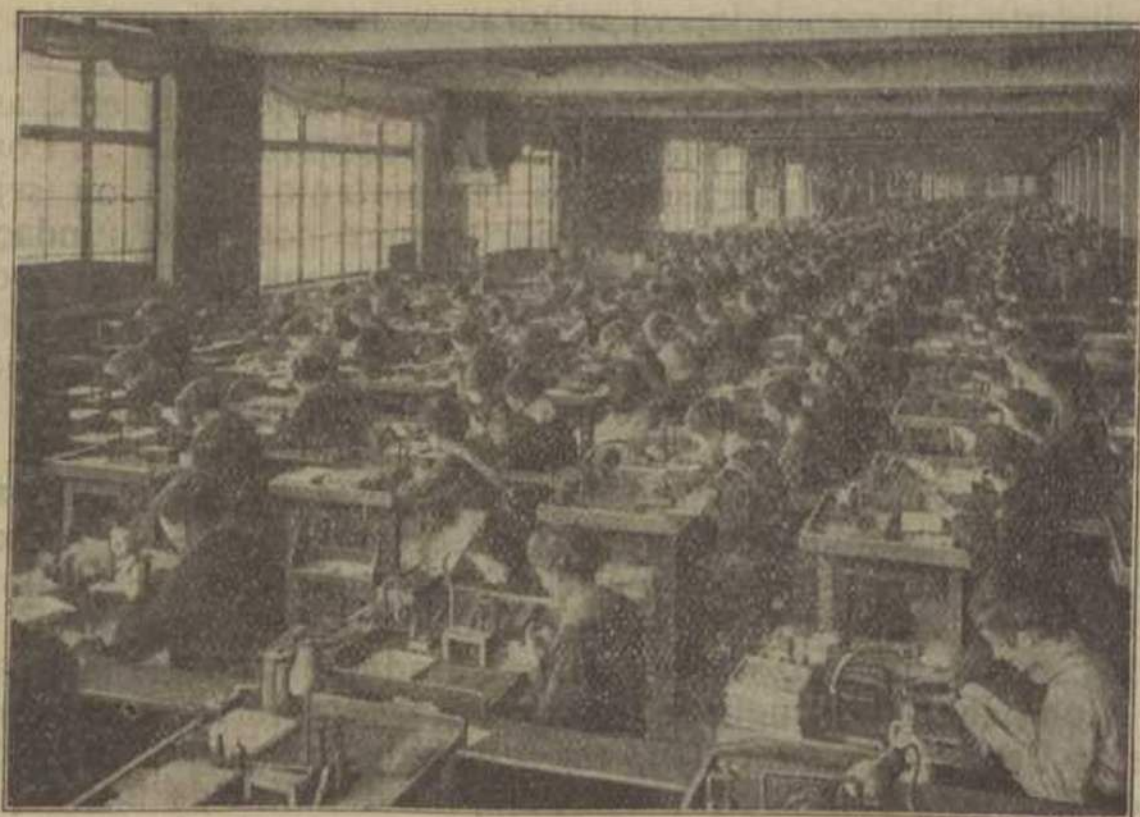
«Usina D», Berlim 017, Rotherstrasse, 8-12 e 20-23

que, dentro de alguns anos, em todo o mundo, todos os outros processos de iluminação sejam completamente postos de parte.

Emquanto a luz eléctrica era apenas a obtida pelo arco voltaico, não foi fácil espalha-la por toda a parte, especialmente nos interiores das habitações, onde não só a instalação para a iluminação a arco era de difficil montagem, como a luz produzida era muito prejudicial à vista. Daí aproveitar-se apenas o arco voltaico para iluminação de ruas e de grandes estabelecimentos. Não ha muitos anos ainda que a iluminação da nossa Avenida da Liberdade era feita por esse sistema. Actualmente o arco voltaico já foi substituído em toda a parte pela lampada de incandescência que, desde que foi inventada, tem passado por várias fases para atingir esse grau de aperfeiçoamento com que se pode dizer, hoje nos deslumbra.

Na America do Norte a electricidade é o mais poderoso auxiliar da actividade humana. Ali, a electricidade além de dar origem a grande número de indústrias designadas genericamente indústrias eléctricas, é ao mesmo tempo como que a força mais potente de que todas as outras se socorrem. Actualmente a substituição dos combustíveis pela energia eléctrica vai-se generalizando extraordinariamente, graças à economia que isso representa.

Quanto à luz eléctrica, está espalhada de tal forma que não só nas ruas e nas fábricas é o exclusivo sistema de iluminação, como nas casas particulares quer de ricos, quer de po-



Instalação do fio luminoso na carcassa (pequenas lampadas)

quadrados afóra um terreno anexo de 37850 metros quadrados.

A casa Siemens Halske tinha como concorrentes outras firmas importantes: Osram Werke onde se empregam 3580 operários e empregados e a Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, que lhe disputavam a primazia. De aí a necessidade de um entendimento de que resultou a fusão das três grandes casas, e desde essa união o progredimento das lampadas de incandescência é cada vez maior. Em 1910 lança no mercado as lampadas cujo fabrico estudava desde 1907, de arame estirado de tungsténio, metal extraído do minério chamado Wolfrâmio, vendidas sob o nome de "Wotan".

A lampada de Wolfrâmio deu satisfação a todas as exigências. A luz é brilhante sem ser irritante; o fio sólido, a sua construção foi fácil de executar para as tensões gerais em uso, e ao mesmo tempo são económicas no consumo.

A fábrica do Este de Berlim, nas proximidades de Stralauer Tor teve que ser ampliada com mais um novo edificio de vários andares, tal o desenvolvimento que tomou com a aplicação dos fios estirados luminosos de Wolfrâmio.

Em 1913 fabricou as lampadas cheias de gaz, "Wotan" a meio watt, e mais tarde as "Wotan C".

Quási pela mesma época apareceram as "Nitra" de A. E. G. e as "Osram-Azo" e "Azola" cheias de gaz, e as "Wotan-Centra", obtendo todas elas um excelente exito. Todas estas lampadas são já bem conhecidas entre nós, tal é a sua dessiminação.

As instalações das fábricas das lampadas da Sociedade "Osram", na Alemanha vão tomando cada vez maior incremento podendo-se afirmar que são no género, as primeiras do mundo. De 1906 até 1914 foram construídos quatro edificios, um dos quais a "Usina" D ocupa um espaço de 14.975 metros quadrados e tem à sua disposição um terreno de trabalho aproveitável, de 61.812 metros quadrados, dando trabalho a cerca de 5.800 empregados e operários. Na "Usina" A trabalham 4.400 operários e empregados.



Fabricação dos espirais do fio luminoso para lampadas

Além disso tem fábricas em vários outros países, como seja na Noruega, na Tscheco-Slováquia e em Espanha.

O capital total da Osram Kornsmantitzgesellschaft é, actualmente de cerca de 540 milhões; 6 milhões do capital fundamental da sociedade, 114 milhões de quotas dos comanditários e 420 milhões de diferentes obrigações.

Paralelamente à expansão da iluminação eléctrica, foi-se desenvolvendo em diferentes pontos da Alemanha, onde o quartzo é mais abundante, o fabrico do vidro para a confecção das lampadas. A indústria do vidro nessas regiões vinha de longas eras, principalmente em Lausitz, onde a matéria prima é além de muito abundante, de excelente qualidade; mas o desenvolvimento da indústria tornou-se extraordinariamente importante quando a luz eléctrica começou a exigir vidro para as lampadas iluminantes. E' então que a indústria atinge o seu maior grau de prosperidade, estabelecendo-se grandes fábricas entre as quais se destaca em primeiro lugar a Neue Oberlansitzer Glashütten Schweig & Comp. A. G., em Weisswasser, fundada em 1899. Além de vidro côncavo e comprimido de toda a espécie, esta fábrica que, desde 1909 é

conhecida pelo nome de A. G. Vereinigte Lausitzer Glaswerke, fabrica especialmente vidros para a iluminação eléctrica, tanto para lampadas de arco, como para as de incandescência, e acha-se ligada desde 1921 à casa Osram sob o nome de "Usina" W", razão porque a Osram-Gesellschaft se encontra em condições de superioridade a outras fábricas no que respeita a compra de productos de vidro, indispensável para o fabrico das lampadas de incandescência. Esta vidraria é a que fornece o vidro para todas as fábricas Osram de Berlim.

A fábrica do vidro, em que trabalham uns 2.300 operários, está ligada por meio de um ramal, da estação de caminho de ferro de Weisswager à de Berlin-Görlitz. Para provêr essa fábrica de carvão necessário e com a



Armazem deposito para 5000:000 de lampadas

Linhas Portuguesas

Linha do Norte.—Vão muito adeantados os trabalhos de assentamento da 2.^a via entre Caxaria e Entroncamento que se espera concluir por todo este ano.

Linha eléctrica de Gondomar.—Prosseguem com grande actividade os trabalhos de construção da linha eléctrica de Gondomar, calculando-se que já para o próximo mês de Março se inauguram as carreiras até o largo da Bouça Cova, a cinco minutos da Camara Municipal. Lavra grande regozijo na população por em breve ir desfrutar de tão útil melhoramento.

Linha de Cascais.—Estão prosseguindo com bastante celeridade os trabalhos de electrificação desta linha. A ripagem da linha desde Caes do Sodré até em frente da Rocha do Conde de Obidos deve estar concluída muito brevemente.

A estação de S. João do Estoril foi ampliada, e as do Estoril e Monte Estoril vão também ser ampliadas e aformoseadas, tendo já sido iniciados o respectivos trabalhos.

Na próxima primavera já o serviço nesta linha deve ser todo feito a tracção electrica, sendo de supor que ainda sejam utilizadas algumas das carruagens da C. P. que andam em serviço, por ainda não ter chegado todo o material.

Caminho de Ferro de Benguela.—No mês de Dezembro último foi inaugurado solenemente o traço de linha de Silva Porto a Camacupa.

No combóio inaugural, embarcaram em Benguela os empregados superiores do caminho de ferro, vários engenheiros e representantes do comércio, da industria e da imprensa, além do Governador Civil e outras autoridades civis e militares.

A' chegada, o povo radiante de alegria vitoriou o primeiro combóio com palmas e vivas, e uma salva de morteiros.

Na sede da Companhia foi oferecido um almoço a que assistiu grande numero de convidados.

As obras deste caminho de ferro prosseguem com grande actividade para além do rio Quanza ou seja o troço de Camacupa-Munhango, nas quais se emprega actualmente grande numero de europeus e 3.000 indigenas.

precisa regularidade, uniram-se-lhe as minas de lenhite de Tschoepel.

Além das oficinas propriamente ditas, as fábricas da «Osram» têm magníficos edifícios para moradia dos seus empregados e operários; grandes cozinhas para a alimentação dos mesmos; enfermarias; laboratórios; jardins e terrenos para o exercício de vários ramos de desporto, como o «foot-ball» e o «tennis», etc., etc.

Se algum dos nossos leitores tiver em perspectiva uma viagem ao estrangeiro, recomendamos-lhe uma visita às fábricas da «Osram». Estamos certos que dará o seu tempo por bem empregado.

Não é por uma rápida notícia que se póde fazer ideia do que são essas grandiosas fábricas de lampadas. Só vendo.

Novo sinal para passagens de nível sistema «Wig-Wag»

O aumento da circulação ferroviária nestes últimos anos tem determinado a multiplicação dos accidentes nas passagens de nível. O facto chamou a atenção dos delegados ao 10.^o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, que ultimamente se reuniu em Londres, tendo sido o assunto largamente discutido.

As conclusões aprovadas pelo Congresso são favoráveis à supressão dos guardas-sinais, e ao emprego de aparelhos avisadores aperfeiçoados. Efectivamente, os meios de segurança adoptados até agora não têm a efficácia desejada: o guarda, com o fechamento das barreiras, já não atinge o seu fim. E o que sucede frequentemente é que os veículos de marcha rápida, não sendo avisados das passagens de nível, se despedaçam contra as barreiras e as destroem, lançando-se contra o combóio que marcha em sentido contrário.

Os esforços empregados pelas administrações dos caminhos de ferro em diferentes países tendem a suprimir o guarda das passagens de nível. O relatório apresentado ao 10.^o Congresso sobre esse assunto deu lugar à resolução a que nos referimos, isto é, à substituição do guarda por aparelhos que anunciem a aproximação de um combóio, aparelhos esses que devem funcionar automaticamente e de forma a serem vistos, quer de dia quer de noite.

Na América do Norte já se utilizam estes sinais e vários países da Europa também os estão adoptando, com grandes vantagens.

No departamento do Sena e Marne, na França, acaba de ser inaugurado este sistema de sinais, do tipo denominado «Wig-Wag». O primeiro aparelho foi instalado ha dois meses, perto de Meaux, no cruzamento da estrada Paris-Strasburgo com o *tramway* de Meaux a Dammartin.

Neste sistema, a forma original do sinal atrae a atenção das pessoas que passam na estrada. Quando esta está livre, o disco que tem a inscrição «Alto!» fica occulto entre os *écrans* de folha, onde se lê esta outra inscrição: «Atenção ao combóio!».

Um combóio ou uma locomotiva que chega ás proximidades de uma passagem de nível, a uma distancia determinada, segundo a velocidade dos combóios mais rápidos, movimenta, por meio de um circuito da via, o mecanismo do aparelho: o disco vermelho põe-se a balançar, a lampada acende-se e um forte retenir de campainhas colocadas no alto do sinal se faz ouvir ao mesmo tempo.

A lampada é de petróleo, com vidros vermelhos está sempre acesa, mas a sua luz é alternadamente coberta e descoberta por um pequeno *écran* fixo na extremidade superior do disco, de forma que o contínuo piscar da lanterna reforça, sobretudo à noite, a impressão produzida pelo disco e pelo soar das campainhas.

Desde que a passagem do nível está desimpediada, o disco vermelho volta a occultar-se entre os *écrans*, as campainhas cessam de tocar e a lampada de petróleo fica encoberta.

O sinal é acionado por electro-imans alimentados por uma bateria de 10-12 volts, colocada ao pé do sinal, numa caixa de cimento fechado à chave, ou pela corrente de uma fonte das proximidades. O consumo médio da corrente para a manutenção do balanço do disco e para a alimentação da lampada móvel é de cerca de um ampère, desde o momento em que o aparelho se movimenta até ao desimpedimento completo da passagem de nível.

O aparelhamento varia segundo o caminho de ferro é de via simples ou dupla.

Parte Oficial

Organização da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do n.º 915)

- d) Um vogal de livre nomeação do Governo;
m) O chefe da Divisão Central de Caminhos de Ferro, secretário.

§ 1.º Os delegados a que se referem as alíneas f), h), i), j), são escolhidos pelo Ministro em listas de cinco nomes,

§ 2.º Os engenheiros civis a que se refere a alínea k) deverão ser técnicos de comprovada competência em assuntos de caminhos de ferro, sendo nomeados pelo Ministro, sob proposta do inspector geral dos caminhos de ferro.

§ 3.º O mandato dos vogais a que se refere o § 1.º durará ordinariamente três anos, podendo ser reconduzidos pelo Governo aqueles cujo mandato findar e cujos serviços o justifiquem.

Art. 6.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro compreende uma Comissão Técnica assim constituída:

- a) O inspector geral de caminhos de ferro, presidente;
b) Os três engenheiros a que se refere a alínea k) do artigo 5.º;
c) O chefe da Divisão Central de Caminhos de Ferro, secretário.

CAPÍTULO II

Atribuições

Art. 7.º Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamentado sobre;

- 1.º A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contratos;
- 2.º O exame técnico dos projectos de novas linhas férreas e suas dependências, bem como de modificações nas instalações das linhas existentes;
- 3.º O exame dos novos tipos de material fixo e circulante;
- 4.º A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;
- 5.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações;
- 6.º A aplicação das sobretaxas aos fins determinados no artigo 8.º da lei n.º 925, de 5 de Março de 1920, e a fiscalização a que se refere o § 2.º do mesmo artigo;
- 7.º O exame, sob o ponto de vista do interesse público do estabelecimento de novas estações ou apeadeiros;
- 8.º Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Governo;
- 9.º A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;
- 10.º O exame de litígios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;
- 11.º A liquidação das garantias de juro, quando acerca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;
- 12.º Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo inspector geral, em nome de Ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Governo as medidas que julga úteis e oportunas para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todo os seus aspectos técnicos, económicos e sociais.

Art. 9.º O Conselho superior de Caminhos de Ferro apre-

sentará até o dia 31 de Janeiro de cada ano um relatório sobre a sua acção no ano anterior.

Art. 10.º A comissão Técnica compete especialmente:

- 1.º Os estudos técnicos que se relacionem com a construção e exploração da rede ferroviária;
- 2.º As intruções especiais sobre recohecimentos e ante-projectos de novos caminhos de ferro;
- 3.º O exame técnico dos projectos de novas linhas férreas e suas dependências, bem como de modificações nas instalações das linhas existentes;
- 4.º O exame dos novos tipos de material fixo e circulante;
- 5.º A unificação técnica dos elementos essenciais da exploração e construção de caminhos de ferro.

§ único. Os estudos de novas linhas serão executados, conforme os casos, pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, pelas empresas concessionárias ou ainda por brigadas especiais contratadas pela Inspeção Geral de Caminhos de Ferro, segundo as verbas para esse fim consignadas no orçamento da mesma Inspeção.

CAPÍTULO III

Sessões do conselho

Art. 11.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro tem duas sessões ordinárias mensais e as extraordinárias para que fôr convocado pelo seu vice-presidente por iniciativa própria ou a pedido fundamentado de quatro dos seus vogais.

§ 1.º A distribuição dos processos é feita pelo vice-presidente a um dos vogais, que sobre elle dará por escrito o seu parecer, servindo este de base à discussão do Conselho.

§ 2.º Nenhum dos vogais presentes a uma sessão pode abster-se de votar.

§ 3.º As actas das sessões devem constar dum livro especial em poder da Divisão Central de Caminhos de Ferro.

§ 4.º A acta de cada sessão é lida e aprovada na sessão seguinte e assinada pelos vogais do Conselho que a ela assistiram.

§ 5.º Quando fôr julgado conveniente poderá ser pedida a comparência às sessões do Conselho de um delegado de qualquer dos Conselhos consultivos do Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 12.º A Comissão Técnica reúne por convocação do seu presidente, sendo applicável às suas sessões o disposto no artigo anterior.

Art. 13.º Os vogais a que se referem as alíneas f), h), i), j), do artigo 5.º quando faltarem a três sessões consecutivas serão substituídos.

(Continua)



A questão do salário mínimo dos ferroviários em França

A Federação Nacional de Ferroviários Confederados; a do Sindicato Profissional de Ferroviários; a de Unitários de Empregados dos Caminhos de Ferro; a de Maquinistas e Fogueiros e a União Nacional de Defeza Profissional de Ferroviários tomaram o seguinte acordo:

"Reunidas as organizações nacionais antes indicadas, a 24 de novembro, para examinar a base mínima de salário, em vista da constante carestia de vida, foi resolvido que o salário mínimo dos ferroviários não deve ser inferior a 7.740 francos anuais, sendo assim discriminada esta importância: 7.000 francos de salário fixo e 740 francos de salário variável adaptável às flutuações de carestia da vida".

As referidas organizações têm empreendido uma enérgica campanha com o fim de obter satisfação o que fôr possível. Também foi solicitado o abono imediato de 100 francos à conta dos que correspondem desde 1.º de Novembro de 1925.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

X II

Continuação do n.º 915

Notariado Português

Foram testemunhas Carlos Lamarão, casado, empregado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, morador na rua Ros. Araújo, numero trinta e dois, e Artur Lino de Sousa, casado solicitador, morador na rua da Emenda, numero sessenta e seis, os quais esta escritura vão assinar com os notorgantes e comigo, notario depois de ser por mim lida em voz alta na presença simultânea de todos.

T. J. B rros Que roz - A. A. Vasconcelos-Corrêa - Ruy Ennes Ulrich - Alfredo Pereira - Carlos Lamarão - Arthur Lino de Sousa. Antonio Tavares de Carvalho, notario.

Tem coladas e devidamente inutilisadas duas estampilhas do imposto do selo no valor de quinze escudos.

DOCUMENTOS

Logar do imposto do selo da taxa de trinta centavos.

Antonio Tavares de Carvalho, notario de Lisboa.

Certifico

Que os estatutos por que se rege a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anonima de responsabilidade limitada sede em Lisboa, aprovado por alvará regio de trinta de Novembro de mil oitocentos e noventa e quatro, e que foram presentes, consta e se vê o seguinte :

PRIMEIRO.—Que a mesma Companhia é administrada por um conselho de vinte e um membros e os negocios correntes de administração são geridos por uma comissão executiva delegada do conselho de administração e composta de oito administradores

SEGUNDO - Que o conselho de administração tem os mais amplos poderes para autorisar e efectuar toda a compra de terrenos ou outros imoveis que forem necessários para a realisação dos fins da sociedade ; autorisar a efectuar todas as vendas de terrenos e outros imoveis que não sejam necessários á realisação dos fins da sociedade ; fazer para a conservação do caminho de ferro e de todas as empresas da Companhia, os contratos de compra, venda, e ajuste de qualquer natureza ; regular os fornecimentos e autorisar a compra de todos os materiais, maquinas e outros objectos necessários para a exploração, ou a venda de quaisquer materiais por ela produzidos ou que sejam inuteis ; passar todos os quitações, especialmente aquellas que dizem respeito ao preço da venda de moveis

TERCEIRO—Que os documentos de aquisição, de venda e troca de propriedades, e as transições, contratos e outros documentos que podem obrigar a Companhia, devem ser assinados por dois administradores membros da comissão executiva.

Que, segundo diversas actas das reuniões d'accionistas e obrigacionistas e do comité de Paris da referida Companhia dos Caminhos d'Ferro Portugueses, e bem assim diversos de retos de nomeação constantes do Diario do Governo, tudo o que me foi presente, os actuais administradores, membros da comissão executiva, da mesma Companhia são os senhores : José Adolfo Melo Sousa, Figueiredo, Antonio d'Almeida Vasconcelos Correia e João Chagas.

Por verdade e me ser pedida, fiz escrever a presente que assino.

Lisboa, desoito de Outubro de novecentos e vinte e dois.

Antonio Tavares de Carvalho, notario.

Conta : Taxa fixa cinco escudos - Risa dois escudos - Escudos sete—Papel trinta e trez centavos - Total sete escudos e trinta centavos (Total sete escudos e trinta e trez centavos).

Antonio Tavares de Carvalho.

Tem colocadas e devidamente inutilisadas trez estampilhas de contribuição industrial no valor de oitenta e sete centavos e cinco decimos e uma do imposto do selo no valor de dois centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

Logar do imposto do selo da taxa de um escudo e dez centavos.

Troador da Cunha, ajudante do notorio da comarca de Lisboa, Antonio Tavares de Carvalho :

Certifico :— Que me foi apresentado o livro das actas das Assembleias Geraes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede e domicilio nesta cidade, o qual contem quatrocentas paginas, todas seguidamente numeradas, e pagou de selo de verba na Receita Eventual desta cidade, em trinta de Junho de mil novecentos e dois, a quantia de vinte e um mil réis (vinte e um escudos).

E que a paginas duzentas e noventa e duas do mesmo livro se vê a acta do teor seguinte :

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses—Acta da Assembleia Geral extraordinaria dos Senhores accionistas realizada em desanove de Janeiro de mil novecentos e vinte e quatro.

(Continua).

com 477, outra com 198 e outra com 5 milhas. A primeira e principal, une o Sul da Austrália com o Oeste, partindo do Porto Augusta a Kargoortie.

Esta linha é da bitola normal europeia, e como é a mais extensa, por ela circulam expressos compostos de sete unidades de tipo grande com camas, incluindo uma carruagem restaurante e um salão.

Nos combóios australianos só ha primeiras e segundas classes, não existindo a terceira.

As carruagens de primeira têm compartimentos de duas camas, e as de segunda, de quatro. Todas são modernas, tendo ventoinhas eléctricas.

Os combóios levam a percorrer as 1.051 milhas em trinta e sete horas, o que dá uma velocidade média de 45 quilómetros por hora.

Uma das características da carruagem salão é o

estar dividida em duas partes: uma para fumadores e outra para não fumadores ; esta última tem piano para amenizar a viagem.

Estes combóios expressos são providos de engates automáticos e circulam com movimento suave.

O serviço regular é de três combóios expressos por semana em cada sentido, independentemente de outras que circulam entre trajectos curtos.

Comquanto as linhas não dêem o suficiente para cobrir as despesas de exploração e encargos financeiros, devido ao pouco desenvolvimento da agricultura e indústrias do país, a Administração dos caminhos de ferro tem procurado sempre que os expressos circulem em condições boas, como as que regem na Europa e América para combóios análogos, não se poupando a despesas para que nada falte tanto no material como no serviço de camas e comidas.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Já começaram as obras da projectada linha eléctrica que ligará a cidade de Alicante à de Alcoy. De princípio só se construirá um troço que enlaçará Villapamquen, Tangel Monegre e Bonaire.

Esta linha favorecerá a exportação em grande escala de umas minas de gesso e facilitará o transporte da riqueza agrícola, abundante nesta zona, particularmente o transporte de hortaliças para as grandes povoações.

—Concedeu-se à S. A. dos Caminhos de Ferro económicos, domiciliada em Barcelona, a construção e exploração duma linha de Tortosa a Cova. O capital social inicial é de um milhão de pesetas, e o Conselho de Administração pertencerá aos srs.: D. Carlos Isler Frahemhuh, presidente; D. Juan Rocher Tallada, vice-presidente; D. Antonio Torres Torrelló, secretário; D. Gaudencio Zopetti Ludes, conselheiro delegado, e D. Juan Rodriguez Damsurki, vice-secretário.

—Constituiu-se em Bruxelas a Companhia Geral de Transportes, cujo fim é favorecer o desenvolvimento das empresas de transporte em Espanha, e em especial a expansão do caminho de ferro da Serra de Cartagena.

O capital social é de 250.000 francos, em 2.500 acções de 100 francos cada.

—Foi aberto à exploração o ramal militar, de via normal, de Quatro Vientos a Leganés que enlaça nesta última estação com a rede geral. Este ramal que serve o Aerodromo Militar de Carabanchel, faz todo o serviço de grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, devendo sempre figurar como expedidor ou consignatário o referido aerodromo.

Os preços a aplicar às remessas de ou para o ramal são os que correspondam até ou desde Leganés.

Linhas italianas.—Os caminhos de ferro italianos tiveram no exercício de 1924-1925 a receita bruta de 4.081 milhões de liras, mais 631 milhões do que no ano anterior; sendo 157 proveniente do tráfego de passageiros e bagagens e 474 do de mercadorias.

As despesas, pelo contrário, diminuíram tendo-se não só suprimido o *déficit* de 412 milhões do exercício de 1923-24, como conseguido um lucro que excedeu 50 por cento, ou sejam os 98 milhões de excedente que se anunciaram no Parlamento. As despesas de conservação e renovação de material móvel e das linhas, passaram a ser de cinco a nove vezes as de antes da guerra; mas a situação financeira dos caminhos de ferro permite fazer frente a estas despesas. Destinaram-se 300 milhões para a construção de material de tracção e transporte moderno de todas as

classes; 260 milhões mais se votaram para a construção da nova estação de Milão, e 60 milhões para a electrificação da linha de Botzen a Brenner. Outros melhoramentos se têm efectuado, tendo-se até agora electrificado 800 quilómetros, e confia-se que dentro de três anos haverá o dobro.

Antes da guerra a extensão dos caminhos de ferro italianos era de 13.700 quilómetros; hoje é de 16.500, o que representa um aumento considerável.

Linhas Brasileiras — Vai ser construído, por conta do Governo federal, um viaducto ligando a cidade de Belo Horizonte ao bairro da Floresta, no ponto atravessado pelas linhas da Central do Brazil.

E' um importante melhoramento ha muito reclamado pelo público, que vai facilitar muito o trânsito e evitar desastres como muitos que ali se têm dado.

—As receitas da Central do Brazil desde 1 de Janeiro até 30 de Setembro do ano findo, foram de 20.174.347\$823 o que representa um aumento de cerca de 16 mil contos sobre as de igual período em 1924, calculando-se que até ao fim do ano tenha atingido uns 26 mil contos.

—Segundo o relatório da Companhia Sorocabana, a receita de 1924 que tinha sido calculada em 40 mil contos, atingiu a importância de cerca de 43.500.000\$000, ou seja um aumento de 3.500 contos. A despesa porém, subiu de 34.800.000\$000, havendo portanto um *deficit*.

—Entraram em vigor no dia 1 de Janeiro findo nas linhas férreas da Central do Brazil, Oeste de Minas, Leopoldina, Victória a Minas, Rio do Ouro e outras, as novas tarifas elaboradas pela Contadoria Central Ferroviária.

Essas tarifas foram adoptadas às bases-padrão em vigor, sendo aumentadas algumas taxas. Na Central do Brazil foram mantidos os preços de passageiros, tendo sido abolidos os meios bilhetes nos combóios de curto trajecto.

Linhas Norte-americanas — Segundo o *Engineering News Record* a *Pensylvania Railroad* vai construir uma nova estação em Filadelfia, sendo derrubada a actual estação que está encravada no meio da cidade sem poder ser ampliada às actuais necessidades do tráfego, logo que a nova se ache pronta a funcionar.

A nova estação terá três andares. No inferior que será abaixo do nível da rua, haverá 18 vias para os combóios directos; no primeiro andar que fica ao nível da rua, instalar-se-hão os escritórios e serviços da estação, e no segundo andar haverá uma gare com oito linhas para os combóios de serviço local.

A obra deve importar nuns 50 milhões de dolares, para os quais o Município concorrerá com 16 milhões.

Os trabalhos já devem ter começado e devem estar prontos dentro de 5 ou 6 anos.

Linhas australianas.—E' bastante importante o que já se tem feito na Austrália quanto a caminhos de ferro, tendo-se aberto já ao serviço público, quatro linhas uma com 1.051 milhas de extensão, outra

Associação Comercial do Porto

Esta associação da capital do norte publicou agora o relatório da sua direcção referente ao ano de 1924. É ele um grosso volume, de perto de trezentas páginas, onde se dá balanço ao proveitoso trabalho que essa importante instituição dispendeu num período em que ainda as oscilações da nossa depreciada moeda eram constantes e que só nos meados desse ano de 1924 se conseguiu estabilizar, o que atenuou em parte as dificuldades por que o comércio estava passando.

Mereceram especial cuidado à gerência de então a nossa crise financeira-política, tendo-se tornado solidária com o movimento iniciado pela Associação Comercial de Lisboa de que resultou a União dos Interesses Económicos, a questão da transferência de fundos das colónias portuguesas para a Metrópole, os convénios com a Alemanha, Espanha e Inglaterra, com a qual se definiu a orientação na garantia da palavra *Port* nos preciosos vinhos da região duριense, as obras do Porto Comercial de Leixões, o Congresso Internacional de Oleicultura, em Sevilha, onde se fez representar, e muitos outros problemas importantes que as actas das várias sessões nos mostram.

É de aconselhar a leitura do Relatório, principalmente a quem se interessa pelos assuntos comerciais, pois que nele se encontra muito que aprender.

E a nós, jornalistas, apraz-nos registar com rego-sijo o interesse que a Associação Comercial do Porto revela pela «Casa dos Jornalistas» dessa cidade.

Agradecemos o exemplar que nos foi distribuído.



O Conselho Superior de Caminhos de Ferro de Espanha

O governo espanhol publicou, em 17 de dezembro último, um decreto que reorganiza o seu Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a fim de melhor poder cumprir a sua missão. Ficou composto de vinte e cinco vogais e um presidente; tendo sido provido neste cargo o general de engenharia, D. Antonio Mayandia, que fez parte do Directorio Militar e autor da última reforma ferroviária do seu país, e que, a esse proposito, a «Gazeta» teve a honra de o entrevistar.

Nove vogais e o presidente, constituem a Delegação do Património Ferroviário Nacional. E dez vogais constituem a Delegação das Companhias Ferroviárias.

Cinco vogais formarão a Delegação dos Usuarios e haverá um que terá a representação dos agentes e trabalhadores ferroviários.

Haverá um vice-presidente eleito pelo ministro do Fomento, que será presidente nato, entre os vogais da Delegação do Estado.

Criou-se um Comité Executivo que ficou formado pelo vice-presidente e três vogais de representação do Estado, quatro das companhias e dois dos usuários.

Ao Conselho ficam reservadas as funções puramente consultivas nas questões de caracter geral e, especialmente terá interferência na preparação de disposições legislativas ou regulamentares que se hajam de fazer como complemento do Real decreto-lei de 12 de Julho de 1924.

O decreto estabelece regras para o funcionamento do Conselho com a nova organização, no intuito que a sua acção seja desembaraçada e rápida, e sendo também de suas atribuições a construção das linhas que convenha para completar a rede geral e secundárias.

Jardim Zoológico

A direcção respectiva procura introduzir-lhe vários melhoramentos

A direcção da Sociedade do Jardim Zoológico avistou-se com a Comissão Executiva da Camara Municipal, solicitando-lhe a sua cooperação para a realização de varios melhoramentos que deseja introduzir no mesmo Jardim.

Entre esses melhoramentos conta-se a construção de instalações para os animais, conducentes à procriação e produção de leite destinado ao fornecimento dalguns estabelecimentos públicos de previdência da cidade.

Desejaria ainda a direcção tornar o Jardim de Lisboa um mercado de animais exóticos na Europa, pois que isso lhe daria um rendimento de relativa importância.

Nesse sentido tem uma proposta de dois fornecedores de animais, ambos estrangeiros, mas a direcção acha que não deve entregar o estabelecimento a capitais estranhos.

O sr. Cornivel Moreira, disse que o assunto era da competencia do Senado, ao qual os comissionados deviam dirigir-se por escrito.



Novas carruagens dos «wagons-Lits» nas linha do Norte da França

A Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus, experimentou recentemente no trajecto Paris-Calais, da Companhia do Caminho de Ferro do Norte de França, um novo tipo de material mais aperfeiçoado que o que circula actualmente nos combóios expressos daquele trajecto.

As carruagens salões e restaurante são do tipo Pullman, inteiramente de aço, e os combóios têm efectuado todo o percurso, ou seja os 298 quilómetros que distam de uma a outra povoação, sem paragem alguma, em menos de três horas.

Tendo em conta as condições inumeráveis de comodidade e rapidez que oferecem aos viajantes, é indubitável o exito da experiência. Foi acordado pelas companhias referidas estabelecer-se desde Dezembro a circulação de dois combóios expressos, compostos de dez carruagens Pullman cada um, de Paris a Calais e vice-versa, em vista do bom resultado da primeira prova.

Nestes combóios servem-se as refeições aos passageiros no seu próprio compartimento. Os horários dos novos combóios, ainda não se determinaram; mas, no entanto, serão directos, sem paragem alguma, tanto á ida como á volta.



Gazeta dos Caminhos de Ferro

Um nosso assignante para poder completar a coleção desta Gazeta pede-nos para ver se conseguimos arranjar-lhe os números.

335 e 336	de	1901
ano completo	de	1902
399 e 405	de	1904
847	de	1913

Se algum dos nossos assinantes que não faça coleção, os que quizer ceder, compramos estes exemplares e agradecemos.

Viagens e Transportes

Horário de Comboios da linha de Évora

Segundo um recente Aviso publicado pela Direcção do Sul e Sueste, o comboio n. 405 da linha Évora, efectua-se, entre as estações de Évora e Vila Viçosa, de 16 de Outubro a 31 de Maio, às segundas, quartas, sextas feiras e sábados (em relação à estação de origem Casa Branca).

Fica por isso alterada nesta parte a chamada (1) do quadro inserto no Aviso ao Público A n.º 59 da Sul e Sueste.

Transporte de fitas cinematográficas nas linhas do Sul e Sueste

Desde o dia 20 do mês findo, o transporte de remessas de fitas cinematográficas passou a ser feito pela estação de Lisboa-Terreiro do Paço.

Estas remessas só são aceitas quando acondicionadas em caixas de madeira com as juntas perfeitamente unidas, como determina o Aviso ao Público B 3 de 5 de Setembro de 1924.

Ponte fluvial da estação de Figueira da Foz

A antiga ponte fluvial da estação de Figueira da Foz deixou de fazer parte das instalações utilizadas em comum pela C. P. e pela Companhia da Beira Alta, razão porque desde o dia 28 do mês findo, em virtude dum aditamento ao complemento à Tarifa de Despesas acessórias, publicado pela C. P., foram anuladas todas as disposições em vigor relativas ao serviço daquela ponte que passou a ser explorada unicamente pela Companhia da Beira Alta.

Transporte de farinha de trigo, de sêmeas e de ferro nas linhas da Beira Alta

A Companhia da Beira Alta publicou recentemente um 3.º Aditamento à Classificação geral de mercadorias, alterando o tratamento dado a estes transportes pela forma seguinte:

Farinha de trigo em barricas ou sacaria ordinária passou a desfrutar dos preços da tabela 16 na zona N que se refere à procedência de Pampilhosa Local ou transmissão e ao destino de Figueira da Foz, em vez da tabela 13 na zona D.

Ferro em bruto, batido, coado, forjado, fundido ou laminado, e ferro em chapas laminadas, lisas ou onduladas, (zincado ou não) — passaram a ter os preços da tabela 14 na zona N, em vez da tabela 10 para a zona A.

Ferro em verga ou verguinha passam também para a tabela 14 na zona N, em vez da 7 na zona A.

Sêmea — passou a ter uma nova Tabela, a n.º 17, de aplicação na zona N. Esta nova tabela foi distribuída juntamente com o aludido aditamento à classificação geral.

Deveres dos passageiros

e dos empregados em viagem nos comboios

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado Alemão publicou recentemente nos principais jornais de Berlim uma nota recordando aos passageiros e empregados dos comboios, os seus deveres.

Pelo que respeita ao público, faz-lhe sentir que às vezes não tem bem em conta as necessidades de ordem e aceio que é indispensável haver; suja com os pés os assentos, cospe e lança pontas de cigarro e fósforos para o chão, etc., etc.

Os empregados do comboio têm por dever assinalar as incorrecções cometidas pelos passageiros, os quais terão de pagar a despeza com a limpeza que as suas faltas tenham ocasionado, sendo perseguidos, conforme os regulamentos em vigor, caso se recusem ao pagamento.

Pelo que se refere aos empregados dos caminhos de ferro, recomenda-se-lhes que se comportem para com os passageiros da maneira mais atenciosa e solícita possível; que cada agente informe e auxilie qualquer passageiro pouco familiarizado com as linhas em que viaja, sempre que o veja embaraçado, com a mesma solícitude e precisão que desejaria usassem para com ele em circunstâncias idênticas. O critério e bom serviço da parte dos empregados desperta no público o gosto pelas viagens; a ausência destes predicados produz o efeito contrário.

A abertura das bilheteiras a seu devido tempo, o acesso imediato às plataformas, o despacho de bilhetes directos para o maior número de destinos possível, a indicação de logares disponíveis e outras informações deste género, não podem deixar de excitar o reconhecimento do público, que é o essencial.

Como acima dissemos, isto passou-se na Alemanha, país, onde, incontestavelmente, o público é dos mais disciplinados da Europa.

Na nossa terra onde a disciplina social é quasi um mito, onde o que em geral mais se deseja é contrariar todos os regulamentos e não cumprir os preceitos que as autoridades recomendam, não haveria vantagem em se fazer o mesmo?

Cremos que valia a pena de vez em quando lembrar por meio da imprensa, ao público e também aos empregados de todas as empresas que com ele têm de lidar, quais os seus deveres.

Aí está uma medida que sem grande dispêndio de dinheiro deve dar algum resultado para a melhoria dos serviços.

Talvez se envergonhem de passar por mal educados e passem a comportar-se com a devida compostura.

Curso de câmbios, comparados

	Em 6 de Fev.		Em 11 de Fev.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	—	94\$75,0	—	94\$75,0
Paris	—	\$72,0	—	\$72,0
Madrid.	—	2\$76,0	—	2\$76,0
Berlim	—	4\$66,0	—	4\$66,0
Amsterdam	—	7\$85,0	—	7\$84,0
New York	—	19\$55,0	—	19\$55,0
Roma	—	\$79,0	—	\$79,5
Suissa	—	3\$77,0	—	3\$79,0
Bruxellas	—	\$89,0	—	\$89,0
Libras	—	—	95\$00,0	99\$00,0

Rampas e Taludes

Por encontrarmos de grande interesse e nos acharmos em perfeito acordo com a doutrina nêle expendida, a seguir transcrevemos, com a devida vénia, do *Comércio do Porto*, o artigo que, com a epigrafe acima foi publicada naquele jornal e firmado pelo engenheiro agrônomo Sr. Pedro Bravo.

«A superfície de terreno occupada pelas rampas e taludes das nossas estradas e caminhos de ferro representa actualmente um valor desperdiçado que é já muito considerável, e que deveria, por um aproveitamento consciencioso, constituir uma valiosa receita para o Estado e empresas ferroviárias, e consequentemente para a economia do país.

Pelas nossas estradas vemos, não ha dúvida, algumas arvores que o vandalismo de alguns transuentes e a maldade, a título de defeza, de vizinhos prejudicados pela sua sombra, tem deixado escapar; mas essas arvores, em geral mal escolhidas para a natureza do terreno e condições locais, raras vezes chegam a tornar-se boas productoras de sombras ou crear troncos cuja madeira venha a servir para mais do que fraca lenha.

Essas arvores são quasi sempre escolhidas por simpatia de quem manda planta-las e que, pelo desconhecimento das exigências das espécies vegetaes, são, a maior parte das vezes, as menos próprias para os fins a que se destinam, pelo que se desenvolvem com dificuldade, tortas, atrofiadas, ao que vem juntar-se uma póda inconsciente, que ainda mais as prejudica.

Nas rampas e taludes, ainda menos se faz, porque se espera pela vegetação espontanea para segurar as terras, vegetação essa de que nenhum proveito monetário ha a esperar.

Nos caminhos de ferro, salvo alguns pequenos trajectos junto das poucas estações, quasi nada vemos além de uma meia dúzia de arvores florestaes em que o Eucalipto predomina, mas nada é o pouco que se vê, para o muito que deveria fazer-se.

As empresas ferroviárias não deviam pensar apenas na exploração dêsses terrenos em produção de arvores florestaes; deveriam, conforme as condições locais, e especialmente da aptidão dos terrenos que vão sendo cortados pelas vias férreas, escolher, de entre as culturas adaptaveis, aquelas que mais facilmente possam ser exploradas sob o ponto de vista agrícola.

As arvores florestaes têm o seu lugar, mas ha situações em que a sua exploração não convem, especialmente onde, por serem desabrigadas e ventosas, as mesmas arvores correm o risco de serem derrubadas sobre a linha, com o risco de graves desastres.

Para estes lugares nunca devem escolher-se arvores de alto porte nem raízes pouco fixadoras, principalmente se o solo não é bem firme, e mesmo assim nunca em terreno superior à linha, escolhendo-se então para estes lugares arvores de pequeno porte e cópa pouco densa que ofereçam pequena resistência aos ventos, ou arbustos e sub-arbustos fixadores.

Não devem também ser aproveitados os terrenos das vias férreas para plantações intensas de arvores muito ramosas, que prejudiquem a vista dos passageiros, quando esta no local seja digna de apreço, ou então essas arvores deverão ficar convenientemente espaçadas para que pelos seus intervalos o horizonte seja abrangido pela vista, podendo então ser intermeadas por outras arvores de fuste alto, por arbustos ou por sub-arbustos que não tenham aquele inconveniente.

Na escolha das plantações, quer no que diz respeito à distribuição das plantas, quer à preferencia de espécies a adoptar, é indispensável proceder-se muito criteriosamente, procurando-se juntar o útil ao agradável, mas, como é natural, tendo sempre em vista a preferencia pela exploração rendosa.

De entre as arvores florestaes convem alargar quanto possível aquelas que, tendo um desenvolvimento rápido, produzam boas madeiras, e em especial as que tenham applicação nos diver-

sos serviços dos próprios caminhos de ferro, primeiro para chupias, que são as de mais applicação, e depois as de construção. Entre aquelas devemos mencionar diversas variedades de eucaliptos e de quercos e o pinheiro; e de entre as últimas: vários choupos, austrálias, mimosas, nogueira preta e nogueira vulgar, plátanos, amieiros, acácias, robinias, ailantos, cerejeiras, negrilhos, etc.; arvores ornamentaes, como: tílias, olaias, resinosas várias, castanheiros da India, etc.; arbustos e plantas fixadoras de terrenos, como sejam: marmeleiro, pilriteiro, agave, apuntia, cana vulgar, aveleira, medronheiro, myosporum, pittosporum, salgueiro, ligustrum, etc.

Isto pelo que diz respeito às plantas mais ou menos silvicultas; porém, não podemos deixar de lembrar que o aproveitamento dos terrenos das linhas férreas pôdem e devem também interessar-nos sob o ponto de vista agrícola e especialmente frutícola, posto que, para este caso, seja necessário tomar certas precauções especiaes de defeza e exploração.

Assim não convém cultivar-se plantas de espécies, cujos frutos sejam muito sujeitos a assaltos em locais que tornem esses assaltos faceis; cada espécie deve ser, tanto quanto possível, cultivada em grandes agrupamentos de maturação num mesmo período e este deve ser curto, para poder constituir um lote de fácil arrematação e rápida colheita; as espécies escolhidas devem ser de fruta que não sofra facilmente alteração na demora e transporte até aos centros consumidores, quando tenha de seguir para longe do local de produção.

Entre as plantas recomendaveis para este fim, podemos mencionar: laranjeira, limoeiro, nespereira, cerejeira, nogueira comum, amendoeira, macieira, pereira, pecegueiro, oliveira, e muito especialmente esta.

Os frutos seriam arrematados antes da sua completa maturação, ficando a cargo dos arrematantes a colheita e a guarda dos mesmos, sendo esta auxiliada pelo pessoal de linha.

Os caminhos de ferro facilitariam os transportes dos seus productos aos respectivos arrematantes, concedendo-lhes uma tarifa especial mínima.

Em locais convenientes escolhidos, de bom solo e situação e com água para as respectivas regas, as empresas de caminhos de ferro creariam viveiros das arvores destinadas às suas plantações.

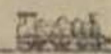
Nas estradas ordinárias, quer do Estado, quer camarárias, dever-se-hia proceder identicamente ao que fica indicado para as linhas férreas no que possa ser a elas adaptável.

Se tivesse execução o que aconselhamos, se as margens das estradas, as rampas e taludes viessem a ter o devido aproveitamento em lugar de ficarem como estão, abandonadas ou cobertas de silvas e outra vegetação espontânea, poderiam tornar-se dentro de poucos anos numa importante fonte de riqueza, de um aspecto não miserável, e de uma mais garantida segurança contra os frequentes resvalamentos de terras.

Aguardamos que alguém comece, para dar um exemplo que frutifique».

PEDRO BRAVO

Engenheiro agrônomo, professor da Escola Nacional de Agricultura de Coimbra



Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Portugal	Escudos	30\$00
Espanha	Pesetas	25, 00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1. 00
França, Belgica e Suíça	Francos	50, 00
Italia	Liras	50, 00
Brazil	Reis	100\$00
Africa	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal dos Caminhos de Ferro	"	25\$00

Parte Financeira

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANONIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortisação ordinaria do ano de 1918

Em cumprimento do disposto no § 5.º do artigo 3.º, artigo 7.º e alíneas b) e d) do § 1.º do artigo 61.º dos Estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações desta Companhia, que foram compradas para a dita amortisação do ano de 1918:

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

N.ºs						
290.336	—	316.879	—	337.891	a	337.895
290.627	e 290.628	316.909	a 316.917	338.123	"	338.125
291.150	—	317.727	—	338.171	—	—
291.164	—	317.906	a 317.909	338.856	—	—
291.210	—	318.758	e 318.759	338.858	—	—
291.723	a 291.727	318.762	—	339.465	—	—
292.213	—	319.952	—	340.511	—	—
292.296	e 292.297	320.021	—	340.747	—	—
292.325	—	320.224	a 320.239	340.993	a	340.995
294.665	a 294.677	320.435	—	341.748	"	341.750
594.721	—	320.949	—	343.093	—	—
294.748	—	320.968	—	345.329	a	345.338
294.778	—	321.482	—	347.767	"	347.769
294.782	—	322.095	e 322.096	347.802	e	347.803
295.899	e 295.900	322.172	" 322.173	348.099	—	—
295.933	—	322.749	e 322.750	348.561	—	—
296.615	—	322.759	a 322.763	348.569	a	348.575
597.202	a 297.205	323.335	—	350.006	e	350.007
297.596	—	323.746	a 323.750	350.146	a	350.148
297.648	—	324.052	" 324.068	350.908	—	—
297.650	—	324.210	" 324.218	351.242	—	—
297.826	e 297.827	324.663	e 324.664	351.328	e	315.329
297.901	—	324.961	a 324.964	352.221	—	—
298.418	—	325.196	e 325.197	352.303	a	352.305
298.663	a 298.665	325.663	—	352.489	—	—
298.873	e 298.874	325.686	a 325.691	352.601	a	352.607
299.244	—	326.018	" 326.083	352.852	e	352.853
299.267	—	326.652	a 326.654	352.863	—	—
300.618	a 300.627	326.675	" 326.682	353.693	—	—
301.331	" 301.333	326.708	e 326.709	353.909	e	353.910
302.856	e 302.857	327.153	" 327.154	354.016	—	—
304.564	" 304.565	327.440	—	354.018	a	354.020
304.806	a 304.825	327.543	—	354.207	—	—
304.934	—	327.913	—	354.602	e	354.603
306.010	—	327.953	e 327.954	357.068	a	357.070
306.325	a 306.327	327.994	—	357.657	—	357.660
306.367	—	328.033	—	357.784	—	—
306.624	a 306.626	328.208	—	357.886	e	357.837
307.167	e 307.168	328.368	e 328.369	358.380	"	358.381
308.144	" 308.145	328.515	—	358.382	—	—
308.147	—	328.907	—	358.591	e	358.592
308.640	a 308.642	328.945	—	358.772	—	—
308.995	—	329.867	—	358.915	—	—
309.985	e 309.986	330.214	e 330.215	358.964	—	—
310.339	a 310.343	330.429	" 330.430	359.215	—	—
310.413	—	330.626	a 330.629	359.327	—	—
310.914	a 310.918	330.734	—	360.428	—	—
310.940	—	331.885	e 331.886	360.505	a	360.508
311.716	e 311.717	332.085	—	361.282	"	361.284
311.900	—	332.285	—	361.290	—	—
311.921	—	332.909	—	361.292	e	361.293
312.055	—	333.257	a 333.259	361.295	—	—
312.201	a 312.214	333.842	—	361.893	—	—
312.293	—	334.340	a 334.345	361.956	—	—
312.487	a 312.492	334.627	—	362.186	e	362.187
313.096	—	335.036	—	362.707	—	—
313.645	—	335.184	—	362.775	a	362.778
313.678	a 313.685	335.549	e 335.550	363.246	e	363.247
313.791	—	335.927	—	363.253	"	363.254
314.236	—	336.039	—	364.048	—	—
314.861	—	336.138	—	364.651	a	364.658
315.555	—	336.149	—	364.872	a	364.874
316.063	a 316.065	336.155	e 336.156	365.365	—	—
316.140	—	336.274	a 336.276	365.884	e	365.885
316.173	a 316.177	336.544	—	365.905	—	—
316.146	" 316.463	336.997	e 336.998	366.218	—	—

INTERINO

(Continúa).

O Sr. Ministro das Finanças apresentou ao Parlamento, na sessão dos Deputados de 9 de Fevereiro, a sua anunciada proposta de lei sobre o novo regimen dos tabacos. É um documento da mais alta importância, que o Sr. Ministro faz preceder de um amplo relatório o que merece análise cuidadosa e desapassionada. Far-lha-hemos no proximo n.º da Gazeta, impedidos como estamos, por falta de tempo (escrevemos a 10, no proprio dia em que os jornais publicam a proposta), de a estudarmos detidamente.

Não queremos, porém, deixar de acentuar desde já que o regimen de «regie» preconizado pelo governo não é o que mais convém, de maneira nenhuma, ao interesse nacional. Não há dúvida que o monopólio deu as provas mais que suficientes da sua malignidade; — não ha dúvida tambem de que se impunha a transformações do regimen dos tabacos. Mas não é de-certo o Estado, é um Estado que deu já as mais exuberantes provas da sua incapacidade administrativa, quem ha-de herdar a herança da Companhia. Digamo-lo francamente: — pretende-se dar satisfação á cubica do partido que tem explorado o país, ainda que com perigo de se estabelecer um organismo que hade terminar numa bambochata semelhante á dos Transportes Maritimos. E isso é que não!

Os tabacos podem, de facto, e devem ser, uma das maiores fontes de riqueza não só do Estado, — mas da Nação.

Impõe-se a livre cultura, o livre fabrico, e o commercio livre dos Tabacos em Portugal. O governo que estabeleça o modus faciendi de extrair a receita que necessita da cultura, do fabrico e do commercio do tabaco. Mas é necessario não esquecer que a terra portugueza pode e deve fornecer a maxima parte do tabaco que em Portugal se fuma. O maior crime da Companhia, crime de lesão-nação do que nunca, nem ela nem a sua gente, poderá ser absolvida consiste precisamente em ter acabado com a cultura do tabaco em Portugal. Que o governo não esqueça isto: — a questão da cultura do tabaco é muito mais importante, muito mais importante do que a do seu fabrico e commercio. Todos os anos remetemos milhares e milhares de contos para o estrangeiro porque não cultivamos em Portugal o tabaco que poderíamos cultivar se isso fôsse permitido ao lavrador. Não o tem sido até agora, ou, se teóricamente o era, praticamente essa permissão resultava inutil, porquanto eram vexatórios e revoltantes as precauções hipócritas de que o monopólio rodeava a sua fiscalisação. Ora o tabaco portugês é muito melhor do que aquele que a Companhia nos fornecia até agora a preços elevadissimos. Cultive-se o tabaco em Portugal! Que os lavradores portugueses façam da liberdade de cultura uma reivindicação da sua acção politica! Ha regiões de Portugal periodicamente assoladas pela fome e que enriqueceriam desde que lhes fôsse permitido cultivar o tabaco. Uma dessas regiões é o Douro.

Actualmente a região do Douro tem duas riquezas: — o vinho em primeiro lugar; em seguida o azeite. Basta uma crise de um, dois anos, basta uma cheia do rio depois do rebenhar das videiras, para o Douro cair na miséria. Ora o Douro só com a oliveira, que produz pouquissimo embora esplêndido azeite, não vive. O tabaco seria a sua terceira grande fonte de riqueza: — o seu pé de meia nos períodos farto, e o pão para a boca nas falhas do vinho.

A questão do tabaco, é uma questão nacional. É necessario não deixar passar despercebidamente a sua altíssima importância. No proximo numero analisaremos e comentaremos desenvolyidamente o projecto naceitav.º do Sr. Ministro das Finanças.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Anuário de Ferrocarriles.—Entrou no seu 33.º ano de publicação o *Anuário de Ferrocarriles*, da autoria do nosso presado amigo sr. D. Henrique de La Torre.

Como nos anos anteriores, no magnífico volume de cerca de 400 páginas que é o *Anuário*, encontra-se tudo quanto possa interessar às empresas de caminhos de ferro espanholas e ao seu pessoal, e um bem elaborado mapa dos caminhos de ferro da península.

Revista militar—N.º 11-12 referente a Novembro e Dezembro de 925, com o seguinte sumário:

I— <i>Instrumentos náuticos da época dos descobrimentos marítimos</i> , pelo tenente de Infantaria ANTONIO BARBOA	585
II— <i>Os Submarinos</i> (conclusão), pelo capitão-tenente de marinha FEANANDO A. BRANCO	597
III— <i>Um estudo militar</i> , (continua), pelo general A. G. DE SOUSA DIAS	607
IV— <i>Escola Superior de Guerra de Paris</i> , pelo tenente coronel do C. E. M. ANTONIO GORJÃO COUCEIRO D'ALBUQUERQUE	614
V— <i>A tática de opós a Grande Guerra</i> pelo tenente de infantaria CARLOS ALVES	622
VI— <i>Manobras de outono</i> , pelo tenente coronel do C. E. M. HENRIQUE PIRES MONTEIRO	631
VII— <i>Escola de recrutas</i> , pelo capitão de infantaria DAVID MAGNO	670
VIII— <i>Crónica Militar</i> , por P. V. e V. C.	677
IX— <i>Crónica Marítima</i> , por M. O.	694
X— <i>Crónica Colonial</i> , por U. M.	698
XI— <i>Bibliografia</i> , por B. S. J. F., V. C., P. M. e T. B.	705
XII— <i>Sumário das Revistas</i>	715
XIII— <i>Índice onomástico</i>	723
XIV— <i>Índice sistemático dos artigos</i>	725
XV— <i>Índice das crónicas</i>	727
XVI— <i>Índice bibliográfico</i>	734

Informacion—N.º 290, 291 do 1.º ano referente a 14 e 29 de Dezembro 925.

Técnica—Saíu o primeiro número desta revista editada pelo Instituto Superior Técnico. São seus directores: José Centeno Castanho e Jose de Queiroz Vaz Guedes. O 1.º número que se apresenta bem colaborado, mas com fraco papel, trás interessantes artigos do nosso director, Conselheiro Fernando de Sousa, Vicente Ferreira, Ernesto Leury, J. Ferreira Dias, J. de Queiróz Vaz Guedes, Amílcar Mario de Jesus, Fonseca, Neves, Castro Cabrita e Costa Gomes.

Railway Gazette—N.ºs 1, 2, 3, 4, 5 e 6 referentes a 1, 8, 15, 22 e 29 de Janeiro e 5 de Fevereiro.

Brazil Ferro-Carril.—N.ºs 427, 428, 429, 430, 431, 432 e 433 referentes a 3, 10, 17, 24, e 31 de Dezembro e 7, 14 e 21 de Janeiro.

O Exportador Americano.—N.º 1, Volume 98 referente a Janeiro.

Camara Portuguesa de Comercio e Industria.—N.º 12 referente a Dezembro 925.

Acção Realista.—N.º 29, da 3.ª serie de Janeiro.

Gaceta de los Caminos de Hierro—N.ºs 3461, 3462, 3463, 3464, 3465 e 3466 de 10 e 20 de Dezembro, 1, 10 e 20 de Janeiro e 1 de Fevereiro.

Banco Ferrocarriles, Industria e Seguros.—N.º 24 do XXXIII Ano, de 25 de Dezembro 925 e n.º 1 e 2, de 10 e 25 de Janeiro 926.

Camara Portuguesa de Comercio e Industria do Rio de Janeiro.—N.º 11 do Ano XIII referente a Novembro 925.

Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer.—N.ºs 13 e 14, de Novembro e Dezembro 925 e n.º 1 de Janeiro 926.

Augusto de Lacerda

No dia 15 do mês findo, deu-se em Lisboa o falecimento do ilustre escritor e professor da Escola da Arte de Representar e redactor do nosso colega o «Dia», Sr. Augusto de Lacerda.

Filho de duas figuras de destaque na arte dramática, os actores Cezar de Lacerda e Carolina Falco, cujo talento ainda tivemos a felicidade de ver rutilar no palco do antigo teatro de «D. Maria II», hoje de «Almeida Garrett», Augusto de Lacerda nasceu em 1863, no Rio Grande do Sul, por ocasião duma *tour-née* que seus pais fizeram pelo Brazil.

Escritor exímio e erudito, Augusto de Lacerda deixou uma bela obra literária, da qual se destacam em primeiro lugar as peças teatraes representadas com exito nos teatros de Portugal e Brazil.

O falecido deixou viuva, a sr. D. Paulina Monteiro de Lacerda e duas filhas, e era irmão do sr. Carlos de Lacerda, antigo empregado da C. P. de onde saíra já ha anos para se dedicar à vida do teatro, por onde andou alguns anos, trocando-a depois pela agricultura a que hoje se entrega.

A' familia do ilustre extinto bem como ao nosso colega o «Dia», os nossos sentidos pezamos.

D. Rita Dantas

Faleceu no dia 18 do mês findo, no Hospital de Santa Marta, onde foi operada de lesões sofridas num desastre de automóvel, a Sr.ª D. Rita Dantas, extrema-sa esposa do ilustre engenheiro e nosso prezado amigo, Sr. Antonio José Dantas, Director Geral dos Caminhos de Ferro.

O Funeral da virtuosa senhora que era dotada de formosas faculdades de espírito e de coração, e que se realizou no dia 19 da igreja de Bemfica, constituiu grande manifestação de sentimento.

A' familia desolada e especialmente ao Sr. Engenheiro Dantas enviamos as expressões do nosso fundo pesar.

Doutor Arnaldo Constantino Fernandes

Com elevada classificação acaba de concluir a sua formatura em direito, este nosso querido amigo, a quem nos prendem laços de boa e leal camaradagem.

Que a fortuna lhe seja próspera na carreira em que vae entrar, são os nossos votos sinceros.

Ferrovie Italiane (Revista Tecnica)—N.º 6 do Volume XXVIII de 15 de Dezembro 925.

Informacion.—N.º 290, 291, 292 e 293 do XI ano referente a 14, e 29 de Dezembro 925 e 14 e 29 de Janeiro 926.

Bulletin de L'Association internationale du Congrès des chemins de Fer.—N.º 13 Vol. VII de Dezembro 925.

Sciencia e Industria.—Revista mensal de Vulgarização científica e ensino Técnico. N.º 1 e 2 do Ano 1.º Dirigida pelo Engenheiro Vasco Taborda Ferreira, tendo como Redactor principal o Ex.º Sr. Raul Soares da Costa.

A Redação é na Rua do Poço dos Negros, 174, 3.º

Hanomag na Chrichten.—N.º 146 de Dezembro 925.

L'Energia Elettrica.—Volume II Fasciculo XII de Dezembro 925 e Volume III Fasciculo I, de Janeiro 926