

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 921

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13
Correspondente em Paris:—Ed. Glück Rue George Sande 34—Enghien—les—Bains

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez
LISBOA, 1 de Maio de 1926
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
Manoel de Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—12.º Aditamento à classificação geral (pequena velocidade).
Aviso ao público (1.º Aditamento ao aviso ao público A n.º 52).
Caminhos de Ferro do Estado 4.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de g. v. (Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos)

SUMÁRIO

Principio fundamentais assás esquecidos, por J. Fernandes de Sousa.	Pag. 133
Maquina de balastrar	134
Caminho de Ferro do Estado	135
A instrução profissional dos ferroviários	135
Thomé de Barros Queiroz	136

Linhas Estrageiras	Pag. 136
Linhas portuguezas	137
O novo C. de Ferro do Vale do Urola por Gabriel Uriguen	138
Camp. dos C. F. Portuguezes (Relatorio)	139
Viagens e transportes.	140
O Metropolitano de Londres.	141
Arrematações.	141
Tropas Ultramarinas por Ribeiro de Carvalho	142
Monte Pio Ferroviario	143
Parte Official.	144
Uma representação ao Parlamento	145
Os accidentes ferroviários	145
A viagem do «Sagres».	146
Publicações recebidas	148
Os nossos mortos	148

Principios fundamentais assás esquecidos

por J. Fernando de Sousa

SE a depreciação da moeda determina diminuição do valor real das taxas applicadas, que não podem ficar na mesma cifra nominal em quanto materiaes e mão de obra sobem de preço, as companhias teem o direito de elevar as tarifas de modo a actualisar as respectivas taxas.

O meio geralmente seguido é o da applicação de sobretaxas, que variam com a situação do mercado, sem que a receita delas proveniente revista caracter económico ou jurídico diferente do que pertence às taxas-bases. Umas e outras são propriedade das companhias, cujo serviço remuneram, de modo que possam assegurar, sem se arruina-rem, a constância de um serviço regular. Não é a sobretaxa concessão graciosa do Estado, não tendo pois este o direito de lhe fixar applicação especial, nem de compartilhar a respectiva receita, a não ser pela quota—parte dos impostos que recaem sobre as operações de transporte.

*

São por assim dizer axiomáticos os indiscutíveis principios que assentámos. E todavia ha anos a esta parte, as leis e actos governativas constituem a sua constante negação.

A custo conseguiram as companhias que se lhes autorisassem, tarde e a más horas, sobretaxas crescentes que nunca atingiram a actualização total das taxas. Em dada altura intervem o

Poder Legislativo, quando era necessário aumentar salários e portanto as sobretaxas para evitar greves, e promulga a lei n.º 852 de 5 de março de 1920 que é um atentado monstruoso contra os direitos das companhias.

O art. 7.º determina que o producto de quaisquer sobretaxas não seja computado para o calculo da anuidade a pagar ás empresas no caso de resgate das concessões. Pode haver preceito mais iníquo?

A anuidade representa a receita liquida média, resultante do balanço das receitas e despesas de exploração. As despesas agravadas na cifra nominal pela desvalorização da moeda tomam-se integralmente no calculo; das receitas toma-se só parte eliminando, a que teve por fim obviar áquele aumento de encargos!

O art. 8.º, que por muitas vezes criticámos, determina que o producto das sobretaxas seja exclusivamente destinado:

- 1.º—a cobrir o deficit de exploração;
- 2.º—a pagar os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento;
- 3.º—a satisfazer os encargos financeiros obrigatórios segundo os respectivos estatutos e contratos.

O saldo destas applicações reverte para o Estado como receita extraordinária, o que é um verdadeiro confisco de receitas, que ás companhias pertencem.

As aplicações da receita das sobretaxas resultam, como da das taxas, das leis e contratos de concessão, pertencendo às empresas fixa-las. A que vem pois aquela enumeração?

O pe r é que ao texto da lei acresceram actos interpretativos que as agravaram.

Assim, uma portaria n.º 2282 de 15 de maio de 1920 considerou aplicável a receita das sobretaxas á aquisição de material circulante, no que tinha razão. Declarava porem que o material assim adquirido ficaria pertencendo ao Estado.

Veiu depois o Dec. n.º 9551 de 28 de março de 1924 autorisar a elevação das sobretaxas pela aplicação do multiplicador 11, fazendo porem cessar a isenção do imposto de transacção, que era intenção do signatário do diploma considerar incluído na sobretaxa, sem que no articulado do mesmo tal preceito figure. Creou-se ilegalmente esse imposto para assistência a ferroviários tuberculosos, representado por uma percentagem da receita de tráfego e fixado por Dec. n.º 9787 de 11 de junho do mesmo ano em 1 % da receita total, o que abrange as receitas fora do tráfego.

O mesmo Dec. 9551 mandou na condição 4.ª reservar todas as possíveis disponibilidades das sobretaxas para trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento.

Surgem por fim dois pareceres da Procuradoria Geral da República, um de 4 e outro de 25 de novembro, provocados por officios do Gabinete do Ministro sem conhecimento nem intervenção da Direcção Geral competente.

O primeiro estabelece a doutrina de que a lei n.º 952 estabeleceu uma ordem de preferências na enumeração das aplicações das sobretaxas, de modo que só depois de coberto o «deficit» de exploração e de todos os trabalhos extraordinários de estabelecimento se podia ocorrer aos encargos financeiros obrigatórios.

E como o Dec. n.º 9551 mandou reservar todas as disponibilidades das sobretaxas para esses trabalhos extraordinários, nada fica para os encargos financeiros.

Assim é imposta oficialmente a falência às companhias, obrigando-as a faltar aos compromissos para com os credores. Poderá haver maior absurdo e monstruosidade?

O mesmo parecer declara que a portaria de 1920 permitiu que a aquisição de material circulante e maquinas-ferramentas pelas forças das sobretaxas, é ilegal e não deve ser acatada, sem dar o mínimo fundamento a tão violenta afirmação.

Assim pois as companhias nem podem adquirir com essas receitas material absolutamente indispensável, nem pagar uma parcela dos encargos financeiros.

O segundo parecer, bastante nebuloso, pretende esclarecer o sentido da palavra *reservar* empregada pleo Dec. 9551 em relação às dispo-

nibilidades destinadas a trabalhos extraordinários de estabelecimento e insinúa que essa receita não pode ser depositada á ordem das empresas.

Veiu depois o Dec. 11283 de 27 de novembro de 1925 crear novo imposto para o fundo especial dos Caminhos de Ferro

Para coroar esta série de atentados contra os direitos das companhias, assegurados pelos seus contratos surge, a proposta de lei de 12 de fevereiro último, do sr. Ministro do Comércio, tornando extensiva a aplicação das receitas das sobretaxas á aquisição de material circulante e maquinas-ferramentas, declarando porém que ficam pertencendo ao Estado.

Assim são rasgados os contratos. Assim se negam mais uma vez os direitos das companhias á livre aplicação das sobretaxas.

Pode haver mais estranha série de atentados contra os mais incontestáveis direitos?

Tecol

Maquina de balastrar

E' sabido que para assentar solidamente as travessas que, por sua vez, sustentam as vias férreas, é necessário amontoar debaixo dos carris as pedrinhas que formam o balastro.

Com o fim de economizar a mão de obra, um engenheiro alemão inventou uma máquina especial, que não só representa uma grande fonte de economia pa-



A maquina de balastrar em acção

ra o construtor, como também melhora consideravelmente o trabalho e dá á via férrea, pela regularidade do amontoamento da pedra, um aspecto muito mais ordenado e estético do que o que se póde conseguir fazendo o trabalho à mão.

O autor da máquina é o Engenheiro Hampke, que construiu o primeiro modelo em 1918 e o modificou recentemente, depois de várias experiências. O seu invento foi adquirido pela casa Krupp, que lhe introduziu diversos melhoramentos.

A gravura que publicamos dá idéa do funcionamento da máquina, que é acionada por um motor e tem dois martelos pneumáticos unidos ao aparelho por tubos flexíveis. E' de forma chata e não passa da altura dos carris.

O seu funcionamento é o mais simples possível.

Caminhos de Ferro do Estado

Relatório do Conselho de Administração relativo ao ano económico de 1920-1921

Recebemos o Relatório do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, relativo ao período mais crítico porque têm passado os caminhos de ferro, tanto pelo que respeita à rede do Sul e Sueste, como à do Minho e Douro.

Foi nos anos de 1919 a 1921 que começou a acentuar-se fortemente a carestia de todos os materiais indispensáveis no caminho de ferro; foi em 1919 que se deu a greve do pessoal, que durou uns três bem amargurados meses e cujas consequências ainda se estão sentindo e sentirão por muito tempo. Não se podia, pois, esperar que numa época dessas em que a situação económica do país se agravava de uma maneira geral, os caminhos de ferro, que já anteriormente vinham lutando com dificuldades, podessem ter melhorado.

Não é, portanto, de surpreender a cruesa dos números que constam dessa interessante documentação que acompanha o Relatório, referente às redes do Sul e Sueste e do Minho e Douro, separadamente.

Muito elucidativos são os bem elaborados gráficos que também vêm anexos ao relatório.

Dito isto, vejamos alguns dados de maior interesse. No exercício de 1920-21 não foi aumentada nenhuma das redes do Estado, contando a do Sul e Sueste 816 quilómetros, e a do Minho e Douro 505. Total 1.321 quilómetros.

Houve uma importante redução de tráfego devida não só à greve como ao retraimento das transacções comerciais resultante do agravamento do câmbio; ainda assim devido ao aumento dos preços de transporte, as receitas do tráfego, líquidas de impostos e de bonus a certos transportes de mercadorias, foram superiores às do exercício anterior, como se vê dos números que seguem:

Em 1919-20	Em 1920-21
S. S. — 6.939.022\$73	10.832.976\$71
M. D. — 5.314.547\$40	8.566.159\$36
Total — 12.153.570\$13	19.399.136\$06

A mais em 1920-21 — 7.146.565\$93

O percurso total dos combóios diminuiu de 1.084.915 quilómetros. As despesas, porém, é que foram apavorantes, subindo desproporcionadamente em relação às receitas, como de resto succedeu em todos os caminhos de ferro. Eis os números:

Em 1919-20	Em 1920-21
S. S. — 9.039.049\$52	14.578.230\$85
M. D. — 8.382.951\$75	13.230.508\$51
Total — 17.422.001\$27	27.808.739\$39

A mais em 1920-21 — 10.385.738\$06

O coeficiente médio de exploração foi de:

Em 1919-20	Em 1920-21
S. S. — 1.302	1,385
M. D. — 1,577	1,547
Geral — 1,421	1,433

Mais em 1920-21 — 0,012

As receitas de impostos de trânsito e de selo atingiram em 1920-21, 1.700.851\$80; mais 727.689\$20, ou cerca de 57 % do que no exercício anterior. "Tendo-se, porém, acentuado a desvalorização do escudo, o valor daquelas receitas destinado a custear em parte despesas em ouro, encontra-se reduzido em relação aos anos anteriores.

Houve uma desvalorização de cerca de 190 % do 1.º para o 2.º ano, o que fatalmente ia influir na capacidade de aquisição do material circulante e de via para novas linhas. Estas receitas constituem receita do Fundo Especial".

Tendo o aumento para compra de material e construção aumentado de 75 % e sendo a desvalorização de cerca de 190 %, conclui-se que se deveria construir e renovar o material em pouco mais de uma terça parte.

Estas palavras que extraímos do Relatório são bem elucidativas.

Finalmente as despesas e receitas por quilómetro de via e trem, foram:

	1919-20		1920-21	
	S. S.	M. D.	S. S.	M. D.
Por quilómetro de via:				
Receitas do tráfego líquidas de impostos e de bonus a transporte de mercadorias.....	8.630\$62	10.565\$70	13.275\$71	16.962\$69
Desp. sas de exploração:	11.242\$59	17.865\$48	17.072\$21	26.199\$03
Por quilómetro de trem:				
Receitas do tráfego líquidas de impostos e de bonus a transporte de mercadorias.....	2\$58,1	2\$36,7	5\$54	4\$53
Despesas de exploração:	3\$36,2	3\$73,3	7\$45	6\$99

Neste exercício teve a Administração que fazer um empréstimo na Caixa Geral de Depósitos de 12.000.000\$00 para fazer face às despesas provenientes da greve, aumentos de vencimentos ao pessoal, etc., etc.

Felizmente que a fase mais crítica da crise que assoborbeu as administrações de caminhos de ferro já deve estar passada, sendo de presumir que a situação, que já melhorou no último ano, melhore mais ainda no exercício corrente e seguintes.

A Instrução Profissional dos Ferroviários

A propósito da notícia que sob este título publicamos no nosso número de 16 do mês findo, recebemos do Sr. Ernesto Duarte e Silva, maquinista da C. P. e presidente do grupo Instrutivo Ferro-Viário, uma carta em que nos pede para tornarmos público o esclarecimento constante do período que da referida carta a seguir transcrevemos:

O Grupo Instrutivo Ferro-Viário, — composto de maquinistas e fogueiros — no dia da abertura da sua escola em Campolide, ao inaugurar na sua sala o retrato do Inspector Principal de Tracção, Sr. Parreira, não o fez somente pela muita estima em que, de facto, tem este sr.: fez-o também, e muito principalmente, porque o sr. Parreira tem dado à causa da Instrução Profissional de maquinistas e fogueiros, o melhor do seu esforço e dedicação. Na mensagem que o pessoal lhe offereceu nesse dia, claramente manifestou a sua gratidão por esse facto.

[Fica assim satisfeito o pedido.]

Linhas Estrangeiras

Linhas Francesas. — As receitas das linhas francesas em 1925 foram superiores às do ano anterior num total de 1.027.806 milhares de francos, como se virifica pelo quadro que a seguir inserimos, extraído das estatísticas oficiais publicadas:

COMPANHIAS	1924 MILHARES DE FRANCO	1925 MILHARES DE FRANCO	DIFERENÇA
Etat.....	1.285.994	1.442.093	+ 156.099
P.-L.-M..	2.350.798	2.745.850	+ 395.052
Nord....	1.420.267	1.566.340	+ 146.073
Orleans..	1.164.395	1.308.507	+ 144.112
Est.....	1.252.200	1.338.997	+ 86.797
Midi.....	535.658	613.406	+ 77.748
Alsace & Lorraine	735.561	784.486	+ 48.925
Totais.....	8.742.873	9.769.679	+ 1.027.806

Apesar, porém, destes números, a situação não é tão lisongeira como à primeira vista se afigura porque o *deficit* total no fim de Dezembro do ano findo era de 700 milhões de francos, devido em grande parte aos preços demasiadamente reduzidos que tinham as tarifas de passageiros do serviço dos arredores de Paris, as quais já foram aumentadas no ano corrente.

A situação financeira também concorreu para este *deficit*. E' de esperar, porém, que neste ano, logo que a situação financeira se normalise e as novas taxas tenham produzido o seu efeito, as coisas se vão aproximando do equilíbrio das receitas com as despesas.

Linhas Espanholas. — Segundo as estatísticas publicadas, as receitas das principais companhias espanholas em 1925 foram, na sua maioria superiores às do ano anterior, como se vê no quadro que segue:

LINHAS	1924 Pts.	1925 Pts.	DIFERENÇA Pts.
Norte	327.524.623	331.325.403	+ 3.801.180
Madrid a Zaragoza e a Alicante.	28.022.584	294.046.419	+ 5.023.835
Andaluzes	61.579.460	60.124.681	- 1.454.778
Zafra a Huelva.	3.831.009	3.957.971	+ 126.962
Madrid a Cáceres e Portugal	12.958.189	12.915.642	- 42.547
Oeste	8.911.192	9.084.786	+ 173.594

Como se vê, só a Companhia dos Andaluzes e a de M. C. P. é que tiveram saldo negativo.

—O Conselho Superior de Caminhos de Ferro resolveu fazer obrar e adquirir material para este ano na importância de 293.930.500 pesetas, aos da 130 milhões se destinam a material circulante, sendo 330 locomotivas, 300 carruagens e 9.000 vagões e furgões.

Trinta e um milhões são para o assentamento de duplas vias.

O Norte concluirá as de Avila a Medina, de Játiba a Valência e a de Palanginos a Leon, M. Z. A. deve concluir a construção das de Alcayar a Alicante, de Valleco a Guadalajara, de Sevilha a Los Rozabs, e de San Vicente a Tarragona. para o que lhe serão concedidos os recursos necessários. A Companhia dos Andaluzes construirá também a 2.^a via nos trajectos de Campo Real a Bobadilla e de Cercadilla a Valchillon.

O Norte empreenderá neste ano a electrificação da linha de Barcelona a Mauresa e a San Juan de las Abadesas.

Linhas inglesas. — As receitas das 4 principais companhias inglesas em 1925, comparadas com as de 1924, foram em milhares delibras, as seguintes:

	1924	1925	Diferença
London Midland & Scottish	78.150	76.534	- 1.616
London & North Eastern ..	58.736	57.298	- 1.438
Great Western.....	31.320	30.507	- 813
Southern.....	23.384	53.457	+ 73
Totais.....	191.590	187.796	- 3.794

Houve pois, em média uma baixa de cerca de 2 %.

Já em 1924 tinha havido uma importante diminuição — 3.112.200 libras — em relação a 1923, o que somado com o *deficit* de 1925 atinge cerca de 7 milhões de libras.

Esta diminuição de receitas é em grande parte devido à diminuição nos transportes de carvão que é o producto que constitue o principal objecto de transporte em Inglaterra, e também a concorrência que o automobilisbo está fazendo ao caminho de ferro.

Linhas Brasileiras. — As linhas de Santo Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim e de Carangola, arrendadas á «Leopoldina Railway», tiveram no ano de 1923 o seguinte movimento financeiro:

Receita de exploração: Santo Eduardo a Cachoeiro — 1.055.258\$958; Carangola — 3.970.732\$921.

Despesas — a 1.^a 1.136.267\$846; a 2.^a — 3.171.536\$735.

Teve, portanto, a primeira um *deficit* de 81.008\$888 e a segunda um saldo de 799.196\$186.

—A receita do tráfego da rede Sul-Mineira, no mês de Dezembro último atingiu a importância de 1,475.086\$600, contra 940.139\$999 e no igual período do ano anterior, tendo havido portanto, um saldo de 354.946\$801.

—A exploração da rede de «São Paulo Railway», no ano de 1924, fechou com um *deficit* de 102.320\$560,

—Devem começar muito brevemente os trabalhos de construção do Caminho de Ferro Oeste Paraná. O primeiro troço a construir será de Riosinho a Guaranava.

—As contas da «Viação Férrea» do Rio Grande do Sul, relativas ao 2.^o semestre de 1924 accusam os seguintes números:

Extensão em tráfego, 2.581, km⁷⁵⁵, dos quais vinte quilómetros incorporados no decorrer do semestre.

Receita	21.064.164\$390
Despeza	24.013.355\$870
Deficit	2.949.195\$480

Da som destes números com os correspondentes ao 1.º semestre do mesmo ano, resulta o *deficit* de 3.806.229\$320.

Linhas colombianas.—O Governo da República da Colombia adquiriu pela quantia de 420.000 pesos a linha de Cucutá a Esmeralda, de 21 quilómetros de extensão, que pertenceu à Companhia de Caminhos de Ferro de Cucutá a Pamplona.

—As obras de construção de caminhos de ferro de Nordeste, a cargo dum Sindicato belga, continuam com grande actividade. Já foram importadas cinco locomotivas do 120 toneladas de peso cada uma, para rebocar combóios de 1.200 toneladas, e uma grande quantidade de carris para 100 quilómetros de via.

Linhas norte-americanas.—Foi inaugurada oficialmente a tracção eléctrica numa secção de 36 milhas do "Virginian Railway", que tem rampas de 2,07" por 100.

Os combóios circulam à velocidade de 14 milhas por hora, ou seja o dobro de velocidade que atinjam com a tracção a vapor.

Na secção que se inaugurou existem vários túneis, e poucos são os momentos em que se pode ver o combóio de extremo a extremo.

As locomotivas da cabeça e cauda dos combóios, embora se não avistem, estão sempre em comunicação por meio de aparelhos de telefonia sem fios instalados a título de experiencia. Se o sistema der bom resultado, será provavelmente adotado em todos os combóios, tanto eléctricos como de vapor.

—Segundo os dados estatísticos publicados pela Companhia "Delawarre & Hudson Raibroad", têm aumentado consideravelmente os rendimentos dos caminhos de ferro.

Em 1880, os caminhos de ferro americanos transportavam 646 toneladas — milha por habitante, enquanto que em 1920 esse número subiu a 3.914. Este enorme aumento no rendimento dos caminhos de ferro demonstra a importância que tem tomado o aumento da população, o desenvolvimento das indústrias e do comércio e a maior distribuição e circulação da riqueza em todas as suas manifestações.

Os transportes em caminho de ferro em 1920 eram 63 % maiores que em 1911, ao passo que o peso por combóio — milha era 1 % menos.

A média da carga por combóio — milha aumentou, de 396 toneladas em 1911 para 652 em 1920.

E' natural que dentro em não longo prazo, haja necessidade de construir novas linhas, estabelecer a dupla via nos principais existentes, novos cais, e material de tracção e carregamento.



Tomé de Barros Queiroz

Continúa sendo grave o estado de saúde do illustre presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sr. Tomé de Barros Queiroz, por cujas melhoras fazemos os mais sinceros votos.

Linhas Portuguesas

Linha de Cascais.— Segundo nos informam, a Sociedade Estoril já chegou a acordo com a Camara Municipal de Lisboa na questão suscitada pela ripagem da linha entre Cais do Sodré e Alcantara, pelo que se espera que ainda este ano fique concluída a electrificação da linha.

Começaram já a chegar as carruagens automáticas destinadas a esta linha e às quais já fizemos larga referência.

Linha de Tomar à Nazaré e ramal para Leiria.— Em virtude do concessionário destes caminhos de ferro, o sr. João Vierling, não ter apresentado na repartição competente e no prazo estipulado pelo contrato estabelecido entre este senhor e o Estado, o respectivo projecto de electrificação, o sr. Ministro do Comércio assinou um decreto anulando o referido contrato.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.— Esta companhia, que explora as linhas de Mirandela, Bragança e Vizeu, na extensão de 185 quilómetros, fechou as suas contas de 1925 com uma receita geral líquida de impostos de 3.983:784\$81 e um saldo de 212:695\$99,5, tendo entrado nos cofres do Estado a quantia de 547.539\$52, importância de impostos e contribuições, entre as quais se destacam: 67.519\$57, imposto de transacção, e 38.506\$30, fundo de assistência aos tuberculosos ferro-viários.

Linha de Tomar a Leiria.— Brevemente deve chegar a esta capital um engenheiro americano da conhecida casa Morgan, que foi contratado para vir estudar e orçar o projecto da nova linha férrea de Tomar a Leiria, servindo Vila Nova de Ourem, Fátima, Batalha, Alcobaça e Nazaré.

Linha do Vale do Cávado.— Vae brevemente ser presente na Camara dos Deputados um novo projecto de lei modificando algumas cláusulas do contrato de concessão desta linha férrea, afim de se dar solução a diversas dificuldades que se têm levantado para a sua construção.

Este projecto deve ser a consequência da reunião que o grupo fundador das Empresas deste caminho de ferro realizou no Porto no dia 23 do mês de Março.

Oxalá que se tenha encontrado a forma de dar viabilidade ao projectado caminho de ferro que tantos benefícios ha-de acarretar para a rica e formosa região banhada pelo Cávado.

Por uma recente portaria foi prorrogado por mais 4 meses, a 16 de Setembro do corrente ano, o prazo para os trabalhos de construção desta linha.

Linha de Evora a Reguengos.— O Governo autorizou a verba de 625 contos para a conclusão de construção e balastragem deste troço dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

O novo caminho de ferro do Vale do Urola

por D. GABRIEL URIGÜEN

DESDE o dia 22 de de Fevereiro último que foi aumentada a extensão dos caminhos de ferro espanhóis, com os 37 quilómetros que tem a linda linha electrica do Vale do Urola.

Por considerar de interesse, vamos dar a conhecer aos leitores da *Gazeta* algumas das características desta nova linha férrea peninsular que coloca a província basca de Guipuzcoa à cabeça das restantes províncias espanholas, já que pode dar-se por terminada com esta linha toda a rede ferroviária correspondente à mesma, ficando só por executar pequenos ramais, que é de esperar se vejam prontamente realizados, dado o interesse que nela tem a Ex.^{ma} Deputação de Guipuzcoa.

A extensão, como acima digo, é de 37 quilómetros incluindo um pequeno ramal, ao porto de Zumarja. A largura da via é de 1^m. O carril empregado é do tipo Vigoula, de 32,200 kg, por metro linear.

A tracção é electrica, fornecendo a corrente a Sociedade Hidroeléctrica Ibérica, sob a forma da corrente trifásica a 30.000 voltios, sendo depois transformado em contínua a 1.500, na Subcentral instalada em Azpeitia. Adoptou-se esta classe de corrente e de voltagem por ser a que vae ser empregada na electrificação dos caminhos de ferro Vascongados, próxima a verificar-se.

Com respeito a material motor, possui 20 automotoras, das quais 7 são de passageiros e 3 de mercadorias. O resto do material móvel compõe-se de 21 carruagens de passageiros e 81 de mercadorias, estando montadas todas as carruagens de passageiros sobre «boggies»; as caixas destas carruagens são metálicas em 14 e de madeira nas outras 7.

O material fixo foi fornecido pela importante casa construtora de material ferroviário M. de Corrol & Filhos, de Bilbao, sendo do mais perfeito que existe.

Segue o traçado deste caminho de ferro o leito do rio Urola desde Zumarraga até Iraeta ou seja quasi na sua totalidade, desviando-se nesta última localidade e dirigindo-se por Arrona a Zumaga donde entronca com a linha de Bilbao a S. Sebastian, da Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongados.

Em Zumarraga entronca com a linha de Madrid a Heudaya, da Companhia do Norte e a de Malzaga a Zumarraga também dos Vascongados.

O escavado do terreno tem motivado o recurso constante ás obras de fábrica, túneis, pontes, etc, tendo concorrido tudo isto para elevar fortemente o custo deste caminho de ferro.

Tem ele, à parte uma infinidade de obras menos importantes, 20 pontes e 29 túneis. A extensão das

primeiras ascende a 794,^m97 e a dos segundos a 3.894,^m50.

Cavaram-se 473.575 metros cúbicos de trincheira e construíram-se 41.804 metros cúbicos de muro de suporte.

As estações da linha são as seguintes:

Zumarraga (entroncamento com o Norte e Vascongados) Villarreal, Aizpurucho, Azeitia, Loyola, Azpeitia, Lasao (apiadeiro), Cestoria (Balneario), Cestoria (povoação), Iraeta, Arrona, Zumaya (entroncamento com os Vascongados) e Zumaya—Porto.

Todas elas são de estilo vasconço puro, tendo mostrado o architecto D Ramon Cortazar, auctor do projecto de todas, um gosto delicado.

A estação que mais obras necessitou para se poder construir foi a de Zumarraga, pois que devendo-se nela montar as instalações necessárias para o serviço combinado com as Companhias do Norte e Vascongados e tendo, por outro lado, estas companhias todo o terreno occupado, houve a necessidade de modifica-lo cobrindo o rio numa grande extensão e fazendo sobre ele importantes paredes.

O custo total do caminho de ferro ascende a uns 20.000.000 de pesetas, incluindo o material móvel e a electrificação.

Todos os recursos financeiros foram fornecidos pela «Casa de Ahorros» de Guipuzcas.

As estações custaram em media 60 a 70.000 pesetas.

Ha que ter presente que se a quantidade de dinheiro empregado neste caminho de ferro excedeu o que se esperava, também havemos de concordar que o traçado primitivo foi melhorado notavelmente durante o curso da execução do mesmo. Assim, por exemplo, encontramos com 1.800 metros de linha em que o caminho de ferro vai paralelo ao dos Vascongados ao chegar a Zumaya e que superiormente se tinha resolvido que podia suprimir-se, fazendo o entroncamento das linhas à saída do túnel n.º 29 e que contudo foram construídos para a melhor marcha do serviço.

A estação de Zumaya, também suprimida em principio, foi por fim construída e assim poderíamos até ter várias outras melhorias com que o proposto foi aumentado, o que veio beneficiar a linha. Por último temos o mais importante aumento com relação ao primitivo projecto, o qual é a electrificação, pois que o caminho de ferro foi concedido com tracção a vapor e depois foi acordada a electrificação, apesar do grande aumento que trazia ao proposto.

Pertence este caminho de ferro, como acima dize-

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

XV

Continuação do n.º 919

Notariado Português

Parecer do Conselho Fiscal

Liquidação do exercício de 1924

Saldo crédor da Conta Geral da Exploração (1924)	37:857.121\$59
Saldo devedor da Conta de Ganhos e Perdas (1923)	30.215.358\$16
Saldo crédor	Esc. 7.641.763\$43

Despesas extraordinárias no presente exercício, com:

Novas construções, trabalhos complementares e outros	8:607.129\$83
Material circulante	3:799.440\$37
Mobiliário, utensílios e ferramentas	2:125.196\$81
	14:531.767\$01
	— Esc. 6:890.003\$58

Adiantamentos a liquidar com a Companhia dos Meios de Comunicação

Insuficiência na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	690.933\$17
	1:113.494\$86

A deduzir:

Saldo da exploração da linha de Setil a Vendas Novas	977.551\$90
	135.942\$96
	— Esc. 7:025.946\$54

Subvenção à Caixa de Socorros. Diferença entre a previsão feita para o pagamento de impostos sobre obrigações de 1.º grau e a importância paga no ano.

Impostos pagos ao Fisco Francês (por obrigações de 2.º grau)	653.024\$81
Impostos pagos ao Fisco Francês (pelas Acções da Companhia)	434.437\$46
	4.206\$53

Diferença cambial entre a previsão feita nas contas dos respectivos exercícios e o custo no ano das cambiais para o pagamento dos cupões anunciados.

Actualização cambial e do custo das Obrigações necessárias para amortização estatutária dos anos de 1918 a 1921	6:888.746\$72
	1:741.910\$52

Actualização cambial do valor em Escudos dos depósitos bancários no estrangeiro, não affectos ao pagamento de cupões ou à Reserva

	469.060\$62
	— Esc. 17:343.890\$96

Provisões nos termos do Art. 61.º dos Estatutos:

Juros das obrigações privilegiadas de 1.º grau	8:436.970\$68
Amortização ordinária Obrigações de 1.º grau	655.417\$20
Amortização ordinária Obrigações de 2.º grau	160.948\$25
Saldo devedor da conta «Ganhos e Perdas» em 1924	9:253.336\$13
	26:597.227\$09

Em conclusão, temos a honra de propor:

- 1.º—Que sejam aprovados o Relatório, Balanço e Contas do exercício de 1924.
- 2.º—Que a Assembleia fixe, para o exercício de 1925, as mesmas remunerações do exercício anterior, aos Corpos Gerentes da Companhia, Comissário da República e seu Adjunto, se não tiver por conveniente qualquer alteração.
- 3.º—Que seja lançado na acta um voto do mais profundo sentimento pelo falecimento do malogrado Presidente do Conselho de Administração José Adolfo de Melo Sousa, como preito da nossa respeitosa saudade.
- 4.º—Que igualmente seja lançado na acta um voto de profundo sentimento pelo falecimento do ilustre membro do Conselho de Administração João Pinheiro Chagas, como preito da nossa grande admiração.
- 5.º—Que também seja lançado na acta um voto de sentimento pelo falecimento do ilustre Engenheiro-Consultor António Carlos Coelho de Vasconcelos Porto.
- 6.º—Que se louve, como é de inteira justiça, o Conselho de Administração e sua Comissão Executiva, pelo zelo e superior critério no desempenho dos seus mandatos.
- 7.º—Que seja louvada a Direcção Geral, Chefes de Divisão e de Serviço e restante pessoal da Companhia, pelo escrupuloso cumprimento dos seus cargos.
- 8.º—Que, em obediência ao preceituado nos Artigos 13.º e 24.º dos Estatutos, se proceda às seguintes eleições:
 - a) — dois vogais do Conselho de Administração,
 - b) — dois vogais do Conselho Fiscal,
 por terminação dos respectivos mandatos, podendo três ser reeleitos e havendo a preencher uma vaga, tudo de conformidade com a doutrina dos citados Artigos.

Lisboa, 4 de Junho de 1925.

Antonio Centeno, — Presidente
 Antonio Serrão Franco Junior
 Augusto Victor dos Santos Junior
 Emydio Guilherme Garcia Mendes
 José de Barros Mendes d'Abreu
 José de Oliveira Soares, — Vogal-Secretario e Relator

FIM

mos, à Ex.^{ma} Deputação de Guipuzcoa, a qual depois de haver ficado deserta à primeira praça do caminho de ferro, resolveu concorrer à segunda na qual lhe foi adjudicada a concessão do mesmo.

Os trabalhos de construção duraram quatro anos, havendo-se começado as obras no mês de Junho de 1921 em Azpeitia junto ao túnel de Baliodegui, continuando-se os trabalhos sem interrupção alguma. A causa pela qual não foi possível inaugurar antes a linha, foi a dos trabalhos necessários para a electrificação. O serviço de combóios far-se-ha de duas em duas horas nos dois sentidos para os passageiros, tendo os seus combóios combinação com os do Norte e Vascongados. O tempo para cobrir todo o percurso será o de 1 hora e 10 minutos em sentido descendente e 1 hora e 20 minutos no ascendente.

Todo o percurso oferece uma belíssima paisagem, passando por lugares dignos de serem visitados, como por exemplo o Santuário de San Ignacio de Loyola, de grandes recordações para os Católicos; o balneário de Certima, um dos mais afamados de Espanha, etc.

Dirigiu os trabalhos, e com o acerto que sempre tem presidido nas suas obras, o ilustre engenheiro sr. Alvaro Zabala, grande conhecedor de toda a rede ferroviária do país vasco, em cuja construção também tem tomado parte activa. Escuso de dizer que com a inauguração do novo caminho de ferro, ouço grande número de felicitações que se tornam extensivas a todo o resto do pessoal subalterno que com o seu entusiasmo e pericia contribuiu para esta linda comarca guipuzcoana ver realizado o seu sonho.

Viagens e Transportes

Classificação geral de mercadorias Zonas de preços especiais na C. P.

Segundo o 12.º aditamento à classificação geral que a C. P. acaba de publicar, as zonas abaixo indicadas, a que são applicáveis preços especiais da tarifa especial n.º 1 de p. v., e que se encontram indicadas na referida classificação sob o título "Convenções", são a partir de hoje, ampliadas pela forma seguinte:

Procedencias	Destinos
C — Lisboa até carregado	Cóimbra até Louzã, Tortozendo até Guarda, Gaia e Campanhã.
	ou vice-versa
F — Qualquer.....	Lisboa até Amadora, Aveiro até Campanhã
G — Vendas Novas; Barquinha até Castelo Branco; Crato	Lisboa até Amadora; Aveiro até Campanhã
L — Barquinha até Abrantes	Azambuja até Lisboa; Muje até Vendas Novas.

Redução de preços de transporte nas linhas da C. P.

Deve entrar em breve em vigor um novo aditamento à classificação geral (p. v.) publicado pela C. P. tornando extensivos as reduções de preços recentemente estabelecidos para o transporte de determinadas mercadorias, e às quais oportunamente nos referimos, a outras mercadorias similares e às rubricas diferentes sob que algumas de entre elas figuram na classificação.

E' grande o número de rubricas atingidas pelo citado aditamento, razão porque não podemos referir-nos detalhadamente a cada uma delas. E' mais uma medida benéfica da C. P.

Despacho Central Lisboa — Avenidas Novas

No dia 20 do mês findo foi aberto ao serviço público o novo Despacho Central da Empresa Geral de Transportes Ld.ª, denominado Lisboa — Avenidas Novas e instalado na Avenida Casal Ribeiro n.º 63, o qual faz, em combinação com a C. P., todo o serviço de recovagens, metálico e valores, animais pequenos taxados a peso e mercadorias em grande e pequena velocidade, tanto para as linhas da C. P., como de e para as linhas combinadas, nas condições da Tarifa de camionagem em Lisboa, em vigor desde Janeiro de 1923.

Este novo Despacho encarrega-se também da compra em Lisboa-Rocio de bilhetes e despacho de bagagens, para os passageiros que queiram tomar os comboios rápidos no apeadeiro de Entre-Campos, nas

condições da alinea 4.º do § 2.º do art.º 2.º da referida Tarifa de Camionagem.

A abertura deste Despacho Central é um importante serviço prestado aos habitantes do grande e populoso bairro das Avenidas Novas que, sem dúvida vai dêle tirar o máximo aproveitamento.

Sobretaxas na linha de Guimarães

Segundo um Aviso ao Público da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, os multiplicadores a que estão sujeitos os preços das suas tarifas são, desde o dia 25 do mês findo, os seguintes:

Passageiros de 1.ª classe—11

» de 3.ª » —10

Todos os demais transportes, excepto os a seguir indicados—11.

Em g. v. — Azeite; bacalhau; batatas; castanhas; frutas; hortaliças; legumes verdes ou secos; leite; mariscos de concha; peixe fresco; salpicado salgado ou em gelo; taras vasiaas—6

Em p. v. — Arroz; azeite; açúcar; bacalhau; batatas; briquetes de carvão mineral nacional; farinhas; de centeio, milho ou trigo em barricas ou sacaria ordinaria; carqueja, carvão vegetal; carvão mineral nacional; castanhas; centeio; faxina; lenha; milho; motano e toros de pinho para minas nacionais—6.

Quando qualquer destas mercadorias, excepto mariscos de concha, se destinar a exportação, applica-se o multiplicador 11.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Assembleia Geral Ordinaria de Accionistas

De conformidade com os artigos 39, 40 e 41 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas desta Companhia portadores, pelo menos de vinte acções, para as 14 horas de 2.ª feira 17 de Maio proximo futuro, na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Cordon, 1, 2.º

Esta reunião tem por fim:

a) — A apresentação do Balanço e Contas do exercício de 1925;

b) — Discussão e votação do Relatório do Conselho de Administração sobre o mesmo exercício e respectivo parecer do Conselho Fiscal;

c) — Eleição de dois membros para o conselho de Administração e de três efectivos e de dois suplentes para o Conselho Fiscal;

O deposito de acções ao portador deverá ser feito, conforme o preceituado no art.º 19 dos Estatutos, quinze dias antes da reunião, em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fauqueiros; no Porto, no Banco Aliança, Rua do Mousinho da Silveira; e em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 10. Rue Bergère.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notário; e a dos residentes em França por notário ou pelo «Maire» da sua residência. O recibo de depósito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Lisboa, 10 de Abril de 1926

O Conselho de Administração

O Metropolitano de Londres

A Companhia do Metropolitano de Londres vae construir uma nova linha auxiliar desde Willesden Green até Mapesbury Road.

Actualmente nesta zona só existe a linha de Finchley Road a Backer Street, que já é insufficiente, e como não é possível aumentar a quantidade de comboios diários, já em número de 800, para a descongestionar é que se vai contruir a nova linha.

O sistema de construção que se vae adotar nesta linha é de tubo com segmentos de ferro fundido de 4,^m72 de diâmetro, para que o material da linha principal e as modernas locomotivas nela possam circular.

A profundidade a que irá esta linha varia entre 7 e 23 metros abaixo do solo.



ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Caldeireiros de cobre

Admitem-se e pagam-se bem.

Trata-se; Direcção da Exploração, em Figueira da Foz;
- Lobo & Freitas, Ld.^a, Rua do Infante D. Henrique, 39,
Porto: e na — Administração da Companhia, Rua Vitor
Cordon, n.º 1—Lisboa,



Parte Financeira

A questão dos tabacos. — Se o Parlamento representasse, como se pretende, os interesses nacionais, — se não boiassem nesta questão interesses partidários, — a questão dos tabacos seria simples: — mas tudo estaria disposto em ordem à defeza e garantia do interesse geral. Não no esqueçamos: — o Estado é um elemento de que a Nação só serve para melhor alcançar o bem comum. O fim do Estado é, portanto, este: — atender ao bem comum e prepará-lo.

Sob este carácter devem ser estudados todos os problemas, dando-lhes a solução mais conveniente não aos corrilhos, não mesmo unicamente ao Estado, mas sim ao interesse nacional. Eis aí! Mas que se tem visto? Os partidos para não fugirem ao nome repartem-se segundo os interesses particulares escuros e, por enquanto, incompreensíveis nuns claros e revoltantes noutros.

Pretende o partido democrático estabelecer a régie. Que é a régie? O monopólio do Estado. Ora todos nós sabemos que o monopólio do Estado, nisto como em tudo, é muito mais do que os monopólios do Estado. Porque pretendem impô-la? Porque a régie dando margem à colocação de inúmeros individuos, serve maravilhosamente os interesses eleitorais do Governo.

Mas—que virá? A liberdade? Agora... Sem tempo para a estabelecer — seria uma desgraça: — cairíamos em novos monopólios.

O que se impõe é o estabelecimento de um monopólio a prazo curto, tratando-se imediatamente de organizar a liberdade. Organizá-la sim, e cautelosamente, para que a cultura do tabaco não continue a ser uma mistificação, e para que o comércio e a industria não venham a cair nas mãos de dois ou três!

INTERINO

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:

(Continuação)

N.º					
57.707	—	58.070	—	58.552	—
57.746	—	58.100	—	58.618	—
57.761	—	58.104	—	58.658	—
57.804	a 57.806	58.456	—	58.675	—
57.889	—	58.491	—	58.746	e 58.747
58.047	—	58.514	—	58.752	" 58.753
58.053	e 58.054	58.516	e 58.517		

As 198 obrigações com o signal (a) teem o coupon n.º 53 e seguintes. As obrigações restantes teem o coupon n.º 51 e seguintes e o n.º 11 complementar e seguintes.

Obrigações com o signal (b) só teem o coupon n.º 11 complementar e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

N.º					
317	e 318	13.402	—	26.576	— 45.756
1.281	—	13.739	—	26.679	a 26.681 46.271 e 46.272
1.667	a 1.670	13.972	—	26.701	— 46.342 a 46.344
2.686	e 2.687	13.989	—	27.608	— 46.612 " 46.623
3.071	a 3.079	14.094	—	28.504	— 46.793
3.826	—	14.187	—	28.894	— 46.883 a 46.893
3.828	a 3.830	14.460	a 14.462	29.553	— 47.117 " 47.126
5.365	e 5.366	15.073	e 15.074	29.789	a 29.791 48.097
6.463	a 6.465	15.081	a 15.085	29.856	" 29.860 48.667
6.540	e 6.541	15.151	" 15.153	30.065	— 49.410 e 49.411
6.560	—	15.554	e 15.555	30.216	— 49.948
6.791	—	16.286	—	30.257	— 50.050 e 50.051
8.388	—	16.521	—	30.427	— 50.296 " 50.297
8.416	—	16.965	—	30.661	— 50.815 " 50.816
8.600	—	17.054	—	30.737	e 30.738 51.131
8.771	—	18.148	—	31.628	— 52.077
8.816	e 8.817	18.200	a 18.205	31.957	a 31.960 52.369
8.852	a 8.854	18.823	—	31.965	— 52.680
9.212	e 9.213	19.178	—	31.968	— 53.154 a 53.159
9.241	—	19.191	e 19.192	33.272	— 53.359 e 53.360
9.685	e 9.686	19.194	a 19.198	34.451	— 53.524
9.738	" 9.789	19.942	" 19.944	35.731	— 53.531
9.775	—	20.107	e 20.108	35.826	— 53.703 a 53.706
9.777	—	20.117	—	36.513	e 36.514 53.813
9.941	—	20.303	—	36.938	— 54.191 e 54.192
10.011	—	21.085	a 21.087	37.386	— 54.336
10.213	—	21.093	e 21.094	39.173	— 55.320
10.479	—	21.297	—	39.189	— 55.405 e 55.406
10.621	a 10.625	21.506	—	39.970	— 55.500
10.631	a 10.635	21.508	—	40.511	a 40.515 55.636 a 55.643
10.753	e 10.754	22.167	a 22.170	40.541	— 55.824 e 55.825
10.757	—	22.383	—	40.628	a 40.632 56.354
11.040	—	22.777	—	40.951	" 40.953 56.376
11.127	e 11.128	23.517	—	43.587	— 56.753
11.405	a 11.411	23.742	a 23.744	44.083	— 56.844 e 50.845
11.465	e 11.466	23.878	—	44.251	— 56.867
11.691	—	23.972	e 23.973	44.404	e 44.405 56.905
11.823	—	24.185	" 24.186	44.610	— 57.045
11.923	a 11.927	24.269	—	44.616	— 57.456
12.012	" 12.014	24.574	a 24.577	44.895	— 57.548
12.427	" 12.430	24.920	—	45.172	— 57.553 a 57.556
12.613	" 12.615	25.388	—	45.187	— 57.603 e 57.604
12.869	" 12.873	26.282	—	45.189	— 58.178 " 58.179
13.147	" 13.149	26.307	e 26.308	45.688	e 45.689 58.209

(Continúa)

TROPAS ULTRAMARINAS

A proposta de lei apresentada no Parlamento pelo sr. ministro das Colónias, constitue o primeiro passo para a organização da defesa militar das Colónias contra um ataque externo

O Snr. General Vieira da Rocha, actual ministro das Colónias, apresentou em 23 de março na Camara dos Deputados—como noticiámos com o devido aplauso no nosso numero anterior—uma proposta de lei contendo as bases para a reorganização das tropas ultramarinas, bases que são o resultado dos trabalhos de duas comissões ás quaes o estudo do assunto foi cometido.

A primeira comissão, nomeada por portaria de 22 de janeiro de 1924, publicada na O. E. n.º 3 (2.ª serie), era presidida pelo snr. general Roçadas, o glorioso comandante da coluna do Cuamato, e déla faziam parte um representante do Estado Maior do Exercito e outro da Direcção Geral Militar das Colónias, o sr. coronel Silva Lopes, official de reconhecida competencia, e alguns dos mais brilhantes soldados das campanhas africanas contra os alemães, como o heroe de Naulila, major Francisco Aragão, o major do E. M. Salvador Pinto da França, chefe do E. M., Leopoldo da Silva em Kiwambo, e o capitão Paulo Rego, um dos valorosos defensores da Serra M'cula.

Apresentadas por esta comissão as bases que elaborou, foram pelo ministro d'então mandados submeter á apreciação do Chefe do Estado Maior do Exército, snr. general Pereira Bastos, que sobre elas deu parecer favoravel.

O snr. general Vieira da Rocha, quando assumiu a gerencia da pasta das colónias, nomeou nova comissão presidida pelo snr. general Gomes da Costa, cujo nome dispensa quaesquer adjectivos, e de que fazem parte, alem do presidente e d'alguns vogaes da comissão anterior, o snr. general Massano d'Amorim, director geral da Direcção Geral Militar das Colónias e colonial e militar dos mais illustres, e o snr. coronel Ferreira Martins, um dos officiais mais distintos e sabedores do nosso Estado Maior. Esta comissão, partilhando inteiramente do modo de ver da comissão que a precedera e inspirando-se no mesmo pensamento, adoptou, nas suas linhas geraes, as bases que ela elaborara, ás quaes se limitou a introduzir algumas modificações de detalhe.

Assim, a proposta perfilhada pelo snr. Ministro das Colónias representa a opinião concorde dos organismos técnicos competentes e de grande numero dos nossos officiais mais categorizados e mais experimentados em assuntos militares coloniaes.

Na imprensa do país teve ela o mais lisonjeiro acolhimento, não se tendo levantado a combatê-la uma unica voz autorizada.

Claro está, a proposta limita-se a estabelecer os principios fundamentais sobre que deve basear-se no futuro a organização das tropas ultramarinas. O Parlamento é uma assembleia política, não um conselho técnico. Sobre o que lhe cumpre pronunciar-se é sobre as directrizes da nossa politica militar ultramarina, nunca sobre as minucias técnicas de organização. De resto, o Poder Executivo tem, pelo que respeita ás colónias, a faculdade de resolver grande numero de assuntos em diploma legislativo; não tinha que pedir ao Parlamento autorisações que a legislação actual já lhe confere.

A comissão que elaborar as bases continua funcionando. A ela e aos órgãos técnicos já existentes ou que venham a ser creados compete indicar os pormenores de execução. Cada um no seu papel.

*

Qual a orientação seguida pela proposta para a reorganização das forças militares coloniaes?

Essa orientação—diz o relatorio que a procede—deixa-a ver bem a portaria de 22 de janeiro de 1924 nos seus considerandos. "E' uma orientação nova, nitidamente moderna e imposta pelos ensinamentos da recente Guerra Europeia, orientação aliás aconselhada, em muitos pontos de vista, pela experiência das nossas campanhas coloniaes".

A organização de 1901, ainda hoje em vigor, teve exclusivamente em vista dotar as colónias com as forças militares necessárias para a occupação dos seus territórios e a completa submissão das populações indígenas. Esse objectivo está atingido; todas as nossas possessões estão occupadas e pacificadas. Os perigos que hoje ameaçam a nossa soberania nas colónias não são internos, são externos.

Ora a última conflagração mostrou que a guerra assumiu modernamente um caracter de tão grande intensidade que nenhum povo lhe poderá fazer face, se não lançar mão resolutamente de todos os recursos nacionais. Nesse pensamento se deve basear toda a nossa politica de Defesa Nacional. E é nele precisamente que a proposta do sr. ministro das Colónias se fundamenta.

O que nela se procura, com efeito, é organizar todos os recursos defensivos das colónias e preparar a sua estreita colaboração com as forças metropolitanas: só a reunião de todas as nossas forças nos permitirá defrontar qualquer aggressão que venhamos a sofrer.

Nesse sentido, a proposta começa nas Bases I e II por estabelecer, definir e regular o principio da inti-

ma cooperação, da interpenetração mesmo, de todas as forças nacionais. Embora se conserve pelo habito adquirido a designação de Exército Colonial, trata-se na verdade de fundir n'um Exército Unico as tropas metropolitanas e ultramarinas. Se bem que recrutadas, instruídas e aquarteladas normalmente na Metropole e nas Colonias, respectivamente, em caso de guerra cooperarão lado a lado, ou misturar-se-hão mesmo, na defesa do territorio Patrio.

Evidentemente, esta intima colaboração só será possível havendo unidade de direcção, unidade de preparação e unidade de execução. Para estabelecer unidade na direcção das tropas e na sua preparação para a guerra prescreve a proposta que o Ministro das Colonias e o Director Geral Militar das Colonias façam parte do Supremo Conselho de Defesa Nacional e que na Direcção Geral Militar das Colonias seja creado um organismo técnico em ligação com o Estado Maior do Exército. Para obter unidade na execução, o que só é possível conseguir-se com um quadro unico de officiaes, todos animados dos mesmos sentimentos e da mesma doutrina, a Base VI extingue o quadro privativo das forças colonias, o qual é amalgamado com os quadros metropolitanos das armas de que os officiaes que o compõem são oriundos.

O estabelecimento do quadro unico—diz o relatório justificativo da proposta—“terá no futuro, além das vantagens já postas em evidencia, a de concorrer poderosamente para a não desnacionalisação das colonias, dando á Metropole uma garantia de que a ideia separatista, se algum dia surgir, com dificuldade encontrará raizes para tomar maior vulto, atentas entre outras razões, a dos interesses e laços comuns que o novo estatuto militar irá crear entre as colonias e a Mãe Patria”.

A Base X, constituindo as reservas indigenas (que actualmente só existem em Moçambique, e ahi mesmo pouco mais do que no papel), e a Base IX determinando que os mancebos europeus em idade militar residentes nas colonias prestem lá o serviço a que são obrigados—devendo ser principalmente utilizados para enquadrar as tropas indigenas, como se deduz da Base XI, que manda crear escolas de especialidades, de sargentos e preparatorias de officiaes milicianos—tendem a aproveitar militarmente todos os recursos em pessoal das provincias ultramarinas; e a base XII, que estabelece o fundo de aquisição de material de guerra tem por fim permitir dota-las com recursos em material.

A Base V, creando em cada colonia um comando superior das forças militares, o qual (Base IV) será assistido de órgãos tecnicos competentes, que presentemente não existem, porá termo ao actual estado de coisas, em que a atribuição obsoleta de poderes militares aos governadores geraes, sobrevivencia absurda dos tempos da ocupação, tem como consequencia estarem os chefes do Estado Maior a exercer arbitrariamente uma autoridade usurpada. As tropas passarão a ter á sua frente, em cada colónia, um comandante responsavel, que mantenha a disciplina, oriente

a instrução e anime e vivifique com a sua forte acção pessoal todo o organismo militar da provincia.

Finalmente a Base XII prescreve que a organização militar de cada provincia só possa ser alterada pelo Ministro das Colonias, e dentro das disposições que a proposta encerra.

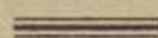
Eis aqui, sumariamente, o que a notavel proposta apresentada pelo Sr. Ministro das Colonias contem de essencial. Depois dela aprovada, haverá ainda, sem duvida, uma tarefa considerável a realisar; mas ela constitue, como acima afirmamos, o primeiro passo para a organização da defesa militar das colonias. Oxalá portanto, o Parlamento lhe dê sem demora a sua aprovação.

O Sr. general Vieira da Rocha, subscrevendo-a com o seu nome, colocou-a sob bons auspícios. Pertence o snr. Ministro a essa benemerita pleiade de militares a quem se deve a occupação efectiva dos nossos dominios d'Alem Mar, que tanta gente considerava impossivel quando o Sr. Vieira da Rocha iniciou a sua carreira colonial. Tambem agora, pessoas de pouca fé descreem do nosso futuro de nação civilisadora. Ha nesta hora incerta quem só saiba apelar para a boa vontade dos estranhos. O passado do sr. general Vieira da Rocha dá-lhe, neste capitulo, uma autoridade especial para, do alto do lugar que occupa, indicar ao paiz o caminho do dever.

Ribeiro de Carvalho



Montepio Ferroviário



Recebemos o relatório e contas e Parecer do Conselho Fiscal desta simpática instituição, relativas ao ano de 1925, dos quais consta a confirmação de tudo quanto dissémos no nosso número de 16 de Fevereiro último.

O Relatório que é assinado pelos srs. João Mauricio Ramos, Presidente; Delfim de Lemos, secretario e José Gonçalves, tesoureiro; conclue propondo: um voto de sentimento pelos sócios falecidos; um voto de agradecimento ao Sindicato Ferroviário pela cédencia gratuita de casa para sede do Montepio e de luz; outro voto de agradecimento à C. P. pelas concessões aprovadas pela Comissão Executiva em 23 de Dezembro de 1925, às quais já nos referimos; votos de louvor aos sócios que fazem propaganda do Montepio, ao escriturário do mesmo, sr. Carlos Ferreira e seus auxiliares, e um voto de agradecimento ao Conselho Fiscal pela confiança que depositou na gerência.

Este Relatório foi aprovado na Assembleia Geral que teve logar no dia 10 do mês passado.

Que o exercício de 1926 seja ainda mais propício ao desenvolvimento desta prestante instituição, é o que lhe desejamos.

Parte Oficial

Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Movimento e Tráfego

Portaria n.º 4.557

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a todas as mercadorias destinadas a embarque e que não sejam facilmente inflamáveis ou perigosas, expedidas por vagão completo ou pagando como tal, seja concedida, na estação de Lisboa—Cais dos Soldados, armazenagem gratuita durante doze dias, contados depois de expirado o prazo de armazenagem gratuita previsto nas Tarifas em vigor, até o máximo de 20 toneladas por consignatário.

Paços do Governo da República, 16 de Janeiro de 1926.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

Divisão Central

Atendendo o novo pedido feito pelo concessionário do Caminho do Vale do Cavado, por Lei n.º 1632, de 16 de Julho de 1924, para suspender por mais 6 meses os trabalhos preliminares da construção:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos do Art. 9.º da Lei n.º 1632, prorrogar por mais 6 meses, até 16 de Setembro de 1926, o prazo concedido pelo art.º 8.º da mesma lei e portaria de 20 de Março, 18 de Julho e 22 de Dezembro de 1925, tendo previamente concordado neste adiamento a maioria das Camaras Municipais das localidades atravessadas pela mesma linha.

Outro sim deverá o concessionário, dentro do mesmo prazo satisfazer as formalidades legais relativas à aprovação do projecto e do respectivo contrato como preceitua a art.º 6.º da citada lei.

Paços do Governo da República, 7 de Janeiro de 1926. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

Não tendo João Pedro Vierling, concessionário da construção e exploração do caminho de ferro de Tomar à Nazaré e ramal para Leiria, entregue o projecto de electrificação do referido caminho de ferro no prazo estipulado pela portaria de 11 de Setembro de 1919;

Tendo sido ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro: hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos do § 2.º da condição 55.ª do contrato de 5 de Agosto de 1913, decretar que seja rescindido o contrato realizado entre o Estado e João Pedro Vierling para a construção e exploração do referido caminho de ferro.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 30 de Março de 1926.—BERNARDINO MACHADO—*Manuel Gaspar de Lemos*.

Divisão da Via e Obras

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a alienação de uma parcela de terreno na estação de Alcains: manda o Governo da República

Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, declarar sobranse a referida parcela situada na estação de Alcains entre os quilómetros 106, 895, 30 e 106, 947, 64 e medindo 11, 62^{m2} de superfície.

Paços do Governo da República, 7 de Janeiro de 1926. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

Atendendo ao pedido feito pela C.ª Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, para expropriação de uma parcela de terreno para ampliação da estação Aveiro—Vouga: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, declarar urgente e de utilidade pública a expropriação de uma parcela de terreno medindo a área de 1240^{m2}, 50 e que confronta do norte com o antigo caminho público e desvio do mesmo, do sul e poente com terreno do mesmo caminho de Ferro do Vale do Vouga, e do nascente com terrenos do mesmo caminho de ferro e caminho desviado, a fim de que possa ser ampliada a estação de Aveiro—Vouga para satisfazer às necessidades do seu tráfego.

Paços do Governo da República, 7 de Janeiro de 1926. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 920)

1.º Verificar se são cumpridas as leis e regulamentos especiais de polícia e exploração de caminhos de ferro, na parte relativa aos serviços de movimento e tráfego;

2.º Examinar a escrituração das estações e das empresas concessionárias, sempre que esse exame se torne necessário;

3.º Informar sobre todos os assuntos que digam respeito aos serviços a seu cargo e especialmente sobre horários de comboios, sua composição e cargas, escalas de serviço, reclamações e sobre quaisquer projectos relativos a estações ou apeadeiros;

4.º Informar sobre as faltas na aplicação das tarifas;

5.º Inspeccionar o estado das linhas, postes telegráficos e telefónicos;

6.º Examinar o funcionamento dos aparelhos telegráficos e telefónicos, relógios e balanças das estações;

7.º Vigiar o serviço dos comboios, sua composição e manobras, e tudo o que tenha relação com o serviço de movimento no serviço das estações;

8.º Elaborar os mapas gráficos e estatísticos respeitantes ao serviço de transporte de passageiros e mercadorias;

9.º Informar sobre todas as reclamações que forem apresentadas e se relacionem com os serviços a seu cargo.

Art. 22.º Compete aos inspectores do movimento e tráfego:

1.º Informar, no que diz respeito às linhas dentro da área da sua inspecção, sobre todos os assuntos relativos ao serviço do movimento e, em especial, acerca dos seguintes:

a) Horários;

b) Composição e carga dos comboios;

c) Reclamações;

d) Requerimentos de particulares ou corporações sobre a construção de novas estações e apeadeiros;

e) Escalas de serviço.

2.º Examinar o estado geral das linhas telegráficas e telefónicas e funcionamento dos aparelhos respectivos, relógios e balanças;

3.º Inspeccionar as delegações fiscais, dentro da sua área, examinando o modo como são executados os serviços, devendo informar o engenheiro chefe da divisão acerca de todas as irregularidades que observar;

(Continúa)

Uma representação ao Parlamento

A Direcção da L. C. G. G. vai entregar na Camara dos Deputados a seguinte representação

Ex.^{mos} Srs. Deputados da Nação:

Muitas Delegações e Sub-Delegações, e bem assim quase todas as Agências e Sub-Agências da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, representando alguns milhares de associados, vêm solicitando, com insistência, a esta Direcção Central a sua intervenção no sentido de ser discutido e aprovado o Projecto de Lei n.º 54 K, publicado no Diário do Governo n.º 45 de 24 de Fevereiro último.

Julgam essas agremiações que a aprovação do referido projecto vem trazer aos Combatentes da Grande Guerra o reconhecimento oficial do seu sacrificio e uma certa compensação pelas agruras e prejuizos sofridos.

Esta Direcção Central, apoiando as justas reclamações das suas Agências e Sub-Agências, e acompanhando-as no desejo legítimo e bem ardente de que justiça seja feita aos que se bateram pela Pátria, vem solicitar dos ilustres representantes da Nação todo o seu valioso carinho para que se discuta e aprove o citado projecto, com as seguintes alterações:

Artigo 1.º Os cidadãos portugueses que no cumprimento do serviço militar, se bateram em defesa da Pátria, fazendo parte do Corpo Expedicionário Português, em França ou das Expedições ao Ultramar nas Colónias, e sejam militares do Exército e da Armada, Funcionários do Estado, dos serviços autónomos ou das Corporações administrativas, terão direito á reforma ou aposentação no posto ou categoria imediata áquella que tiverem na data de serem julgados incapazes do serviço ou de passarem á reserva, com dispensa de todas as disposições legais e regulamentares, quando tenham, pelo menos, vinte anos de serviço como servidores do Estado.

Artigo 7.º Aos cidadãos, a quem se refere esta Lei, são dadas as seguintes garantias:

a) Ser considerado o serviço de campanha, que tiverem prestado, preferência legal sobrelevando a qualquer outra, nos concursos ou provas, em que tomarem parte, bem como em nomeações para qualquer emprego do Estado ou das Corporações Administrativas.

Artigo 10.º Fica revogada a legislação em contrário e, em especial o D. 11.211 de 29 de Outubro de 1925 applicando-se as disposições desta Lei aos individuos que, á data da sua publicação, se encontrem reformados ou aposentados.

Julgamos escusado, senhores deputados, invocar a série de razões que nos assistem.

Entretanto, queremos lembrar-lhes que alguns benefícios a conceder aos Combatentes da Grande Guerra, pela aprovação dessa Lei, já foram concedidos aos revolucionários civis e militares pelas Leis 1158 e 1691.

Solicitando a aprovação do projecto 54 K, nós desejamos tão somente ver respeitado o princípio da equidade e compensada a perda de alguns anos de vida, que a Guerra roubou a todos os Combatentes.

A Direcção

Os accidentes ferroviários nas linhas inglesas

Se ha país da Europa onde a circulação de comboios é extraordinariamente intensa, é a Inglaterra; pois, apesar disso o número de accidentes é relativamente insignificante, como insignificante é o número das vítimas ocasionado por esses accidentes.

Os números que seguem, extraídos de estatísticas publicadas recentemente, são bem significativos.

Em 1925 deram-se 20 accidentes, 10 dos quais devidos a choques em comboios de passageiros, 2 em comboios de mercadorias, 6 a descarrilamentos de comboios de passageiros e 2 de mercadorias.

Nêste ano apenas morreu um passageiro em resultado de accidente, mas esse mesmo não teria morrido se não fosse um cardíaco, pois os ferimentos eram de pouca importancia. Em 1924 houve apenas 15 accidentes; em 1923—19, em 1922—14 e em 1921—13.

Os desastres nas passagens do nível, porém, é que são com bastante frequência, principalmente nas passagens particulares onde não ha vigilância do pessoal ferroviário, pois nas passagens públicas a vigilância é permanente, o que evita muitos desastres.

Nos últimos dez anos os desastres mortais em passagens de nível foram:

	Passagens públicas	Passagens privadas	Total
1915	20	47	67
1916	17	35	52
1917	11	37	48
1918	17	32	49
1919	9	31	40
1920	22	25	47
1921	13	21	34
1922	21	31	52
1923	19	23	42
1924	15	24	39
	164	306	470

Tanto as empresas de caminhos de ferro como o Governo estão estudando a maneira de reduzir o número das passagens do nível e outras medidas tendentes a evitar quanto possível os desastres desta natureza que são devidos principalmente a descuido dos transeuntes.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Serviço de contabilidade central

Caixa de Reformas e Pensões

Editos de 30 dias

A contar da publicação do presente anúncio, correm editos de 30 dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de José Rodrigues também conhecido por José Pereira da Fonseca, e por Pereira da Fonseca Sub-Chefe de Dist.º reformado n.º 417 á pensão de sobrevivencia por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887, concorrendo á sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Ana de Jesus Rodrigues e Joaquina Rodrigues, viuva e filha solteira.

Findo este prazo será tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

Lisboa, 26 de Abril de 1926.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central
M. Barqueira

A viagem do "Sagres"

No passado dia 20 largou do Bom Sucesso com destino à Madeira, o hidro-avião «Fokker 25» (Infante de Sagres) tripulado pelos aviadores Neves Ferreira e Moreira Campos.

Devido a uma «pane», o avião conservou-se dezoito horas na água ao norte do Porto Santo, sendo encontrado por um barco de pescadores que depois transportou os aviadores para Santa Cruz, rebocando o hidro-avião, sendo aí que os oficiais concertaram o aparelho que horas depois voou sobre a cidade do Funchal e fazendo evoluções admiráveis.

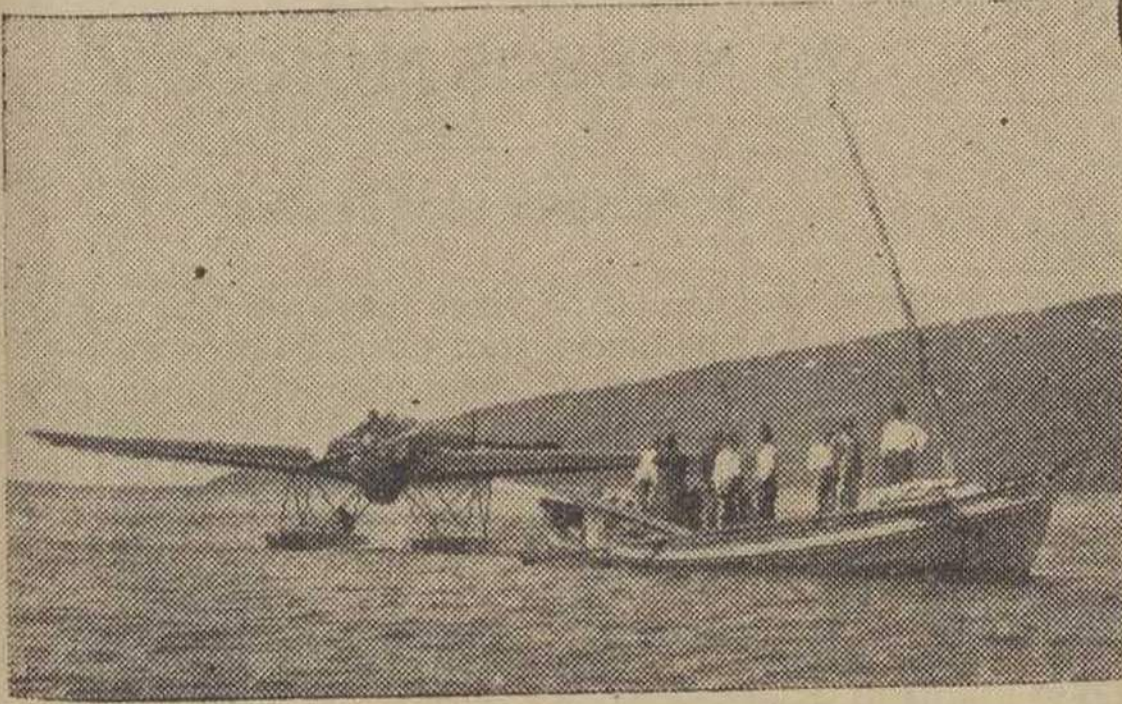
Segundo telegramas publicados pelos jornais diários de Lisboa os aviadores foram alvos de grandiosas manifestações da parte do povo e autoridade do Funchal.

Ainda não foi determinado o dia em que o «Fokker» 25 levantará vôo do Funchal com destino a Ponta Delgada.

Os navios que devem servir de apoio ao avião seguiram já para o seu destino, aguardando o «des-



O «Infante de Sagres» na doca do Bom Sucesso, momentos antes da largada



O «Infante de Sagres» rebocado pelo barco de pesca

troyer» Tamega, na Madeira, o regresso dos aviadores, para lhes prestar auxílio, no caso de terem que alterar o rumo para aquela ilha.

«Correio da Noite», pelo aparecimento dos aviadores Neves Ferreira e Moreira de Campos que estão realizando o «raid» Lisboa-Açores.

Foi uma manifestação imponente, podemos dizel-o com afoiteza e sem vaidades. Compreendeu-se perfeitamente que a ideia do «Correio da Noite» não obedeceu a fins políticos, mas tão só ao muito prazer que sentiu pelo aparecimento dos dois bravos marinheiros e aviadores que o mar teria tragado, no dizer do povo.

Ali vimos inumeros oficiais da Aviação cujos nomes não apontámos, jornalistas, muitas senhoras, oficiais da Armada e do Exército que quizeram assim prestar as suas homenagens a Neves Ferreira e Moreira Campos. E dos oficiais da Aviação Militar se mais não foram, deve atribuir-se o facto a continuarem de prevenção na Amadora e Cintra.

No altár-mór, o sr. ministro da Marinha, general Domingues, general Correia Barreto, capitão do exercito brasileiro João Lopes Guimarães e o nosso



Os briosos oficiais do Centro da Aviação Marítima. Na extrema direita do grupo o 2.º tenente Neves Ferreira; na extrema esquerda o 2.º tenente Moreira Campos

O sr. ministro da Marinha teve hadias uma conferencia com o comandante geral da Armada e o 1.º tenente sr. José Cabral, comandante do Centro de Aviação Marítima, ficando resolvido enviar instruções aos aviadores para prosseguirem o «raid», logo que as condições de tempo o permitam e os navios-apoio tenham chegado aos Açores.

Pelo Ministerio da Marinha é comunicado todos os dias aos tripulantes do «Fokker» 25 o boletim meteorologico.

A bordo do «San Miguel», que seguiu com destino a Ponta Delgada, vão alguns galões de gasolina que se destinam ao hidro-avião.

A comissão organizadora do Grémio dos Açores aprovou, na sua última reunião, um voto de saudação aos tripulantes do «Sagres».

*

Na igreja dos Martires realizou-se na quinta-feira uma missa de acção de graças mandada celebrar pelo nosso colega o

amigo José Duarte Costa director do «Correio da Noite», assistiram à missa.

O templo estava cheio. Citêmos apenas alguns nomes, entre os quais.



A amaragem no Funchal

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

A Pátria—Sociedade Alentejana de Seguros—Relatório do Conselho de Administração desta Sociedade, relativo ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1925, do qual extraímos os números que se seguem e que evidenciam a prosperidade da sociedade.

Os valores seguros atingiram o total de—316.820.232\$10. A importância líquida dos prémios e adicionais foi de—4.245.872\$12. Pago por sinistros—467.735\$98. Pago por desastres no trabalho, salários, despesas médicas e outras, e pensões a 899 sinistrados e 24 pensionistas—242 191\$15. Lucros líquidos—574.402\$95. Saldo para o novo exercício—436.567\$21.

I Lavori pubblici—Ano 11 n.º 2, de Fevereiro.

Railway Gazette—N.º 16 e 17 de 16 e 23 de Abril.

Los transportes—Recebemos a visita desta interessante revista que tem como director o sr. Vicente Mz. de Licea.

Brazil-Ferro-Carril—N.ºs 444 e 445 de 1 e 8 de Abril.

Ferrovie Italiane—(Revista técnica delle) N.º 3, referente a Março.

Informacion—N.º 298, de Abril.

Técnica—N.º 4 da 1.ª série, de Março.

Camara Portuguesa do Comércio e Industria do Rio de Janeiro—Boletim N.º 2 e 3, de Fevereiro e Março.

Bulletin de L'Union International des Chemins de Fer—N.º 3, de Março.

Revista Internacional de Dun—N.º 5 do Volume 8, de Abril.

Gaceta de los Caminos de Hierro—N.º 34 73, de Abril.

Aeronauta Militar; general Leopoldo de Gouveia, Conde de Paraty; capitão de fragata Raul Furtado; tenente Pereira Bastos e Paulo Viana; tenente Viegas, capitão Beja, representando o major Cifka Duarte e o Aereo Club; capitão Portugal; capitão Andrea; tenente Santos Loureiro, da Aviação Militar; general Sepulveda, José João Alto Mearim; Jaime Valente, pelo «Seculo» e sr. dr. Trindade Coelho, Mario Barros; alferes mutilado Alberto Baptista Alvarés; representando a revista «A Guerra» capitão Alberto Braz, Sobral Figueira, Carlos d'Ornelas, pela Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Dr. Alberlo Moraes; Dias Branco; Albino Lapa; Pinto Serra; 2.º tenente Apeles Espanco; Moraes Pessoa; Mario Matias; Alvaro Duarte Costa; João Raposo; tenente-aviador Mario Costa; 2.ºs tenentes Cardoso d'Oliveira; Bastos, Moura, Moreira Rato e Pessa.

O «Correio da Manhã» fez-se representar pelo nosso colega de redacção sr. Carlos de Vasconcelos e Sá e pelo nosso camarada Moraes de Carvalho e Sá e pelo nosso camarada Moraes de Carvalho.

Durante a missa o magnifico sexteto do Cinema Condes que gentilmente prestou o seu concurso a este acto, executou com muito brilho e intelligencia varios trechos musicais.

OS NOSSOS MORTOS

Dr. Agostinho Lúcio da Silva

Com o intervalo de cinco dias apenas, faleceram dois prestigiosos funcionários dos Caminhos do Sul e Sueste: o engenheiro sr. Artur Mendes, a quem prestamos a nossa modesta, mas sincera homenagem no número de 16 do mês findo, e o Dr. Agostinho Lúcio da Silva, antigo chefe do Serviço de Saude daqueles caminhos de ferro, cujo passamento teve lugar em 19, tendo sido sepultado no dia 21 no cemitério dos Prazeres.

O Dr. Agostinho Lúcio que sucumbiu a uma pleurisia, tinha a idade de 84 anos, mas até o dia em que a doença o prostrou, conservou sempre um espírito tão moço que apesar de ser o mais velho de todos os médicos de Lisboa, muitas vezes no meio de uma conversação animada entre colegas, ele parecia o mais novo de todos.

Médico distinto e dotado de uma erudição pouco vulgar, deixou várias publicações científicas e artigos em jornais, principalmente no «Diário de Noticias» de que em tempos foi assíduo colaborador.

Era sub-delegado de saude em Lisboa ha longos anos, assim como também ha muitos anos que desempenhava o lugar de chefe do Serviço de Saude dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste onde contava com a consideração e a estima de todo o pessoal.

O seu funeral foi uma imponente manifestação de pesar, vendo-se nele representados todas as classes de empregados daqueles caminhos de ferro.

A' familia do ilustre extinto enviamos as nossas sentidas condolências.



Eduardo Maria de Sousa Caldas

Também no dia 19 do mês findo faleceu o antigo funcionário da C. P., sr. Eduardo de Sousa Caldas que durante 48 anos serviu a Companhia, com verdadeiro zelo, probidade e distinção, quer como empregado de estação, quer como empregado dos escritórios centrais.

Sousa Caldas que era o que se diz o verdadeiro profissional de caminhos de ferro, faleceu com 66 anos de idade e nos últimos anos desempenhou o lugar de Chefe de Secção na Repartição de Reclamações e Investigações.

Muito estimado e respeitado por camaradas e superiores, o seu funeral que teve lugar no dia 20, no cemitério dos Prazeres, foi muito concorrido.

A sua viuva, a sr.ª D. Maria da Gloria Abreu de Sousa Caldas e a suas filhas, envia a «Gazeta» os sentidos pezames.