

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.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 923

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1906, 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 Junho 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—13.º Aditamento à classificação geral—pequena velocidade.

SUMÁRIO

O material circulante e os direitos das companhias	Pag. 165
Serviço directo entre Paris e Genebra	" 168
A aerotelephonia nos combóios	" 168
Nos Estados Unidos	" 168
Coronel Roma Machado	" 168
Amicus Plato...	" 169
Parte Official.	" 171
Linhas Estrangeiras	" 172
A greve geral em Inglaterra.	" 173
Viagens e Transportes.	" 174

Carteira dos Accionistas	Pag. 175
Os carris de aço-manganés	" 176
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	" 176
Novo sistema de descarga de vagons	" 176
Prémio trienal «Arthur Dubois»	" 176
União Internacional de Caminhos de Ferro «Revista Insular»	" 177
Curso de Câmbios, comparados.	" 177
Publicações recebidas.	" 177
D. Gabriel Urigüen	" 177
V Salão de Automoveis do Porto	" 177
Arrematações	" 177
Preços de assinatura por ano da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	" 177
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (Relatório)	" 178

O material circulante e os direitos das Companhias

REPRODUZIMOS hoje a ilucidativa representação das companhias de caminhos de ferro contra a proposta de lei que subtrah ao seu dominio o material circulante adquirido com as receitas das sobretaxas.

Ex.^{mas} Srs. Deputados da Nação Portuguesa

Em 4 de Fevereiro último foi apresentada pelo Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comercio uma proposta de lei autorizando as empresas concessionárias de caminhos de ferro a adquirirem com o producto das sobretaxas, material circulante e maquinas-ferramentas sob condição de ficar pertencendo ao dominio do Estado esse material.

Pretende a proposta completar as disposições do artigo 8.º da lei n.º 952 de 5 de Março de 1920, contra as quais as companhias teem protestado por as considerarem lesivas de direitos assegurados pelos seus contractos.

Teem sido esses preceitos agravados pelas interpretações contradictorias que se lhes tem dado ao abrigo de pareceres das respectivas estações consultivas sancionados por decisões ministeriaes.

A apresentação da referida proposta de lei obriga as companhias a virem defender perante V. Ex.^{as} direitos incontestáveis que lhes assistem, reconhecidos em leis especiais que a lei geral não pode infirmar sem violar contractos bilaterais.

Como é sabido, a lei n.º 952 foi votada precipitadamente para evitar greves de caminhos de ferro que estavam iminentes por não poderem as empresas atender ás exigencias do pessoal sem o aumento das sobretaxas, autorizadas até então por méra decisão do Poder Executivo.

E assim devia ser, pois tendiam apenas à actualização incompleta dos preços de transporte em vista da desvalorização da moeda em que se achavam expressas as taxas maximas autorizadas nos contractos.

A elevação do custo dos materiais, muito superior ao coeficiente de aquella desvalorização e ao aumento necessario de salarios e vencimentos justamente pedido por virtude do encarecimento da vida, correspondeu em todas as industrias, nomeadamente na de transportes, à elevação dos preços.

Pelo artigo 19.º do decreto bazilar de 31 de Dezembro de 1864, as empresas ferroviárias são consideradas comissarios de transporte ou recoveiros no que respeita aos transportes que efectuam e como tais sujeitas aos preceitos respectivos do Codigo Commercial.

Os preços de transporte constam das tarifas, tipo genericos dos contractos de transporte sujeitos à homologação prévia do Governo e que tem os limites maximos previstos nos contractos.

Todas as empresas de transportes terrestres e maritimos procuraram obviar aos efeitos do encarecimento da exploração determinado principalmente

pela crescente desvalorização da moeda em que eram expressas as tarifas, aumentando as taxas nominais, para as actualizar.

Como podiam ser exceptuadas do uso desse incontestável direito as empresas ferroviárias? Reconheceram-no os Governos autorizando sucessivamente sobretaxas, que ficaram porém sempre muito á quem da sua razoavel actualização. Ficavam assim as empresas a braços com graves dificuldades sem poderem atender cabalmente as necessidades da exploração e as reclamações do pessoal, nem satisfazer os seus encargos financeiros.

Fosse qual fosse a cifra das sobretaxas autorizadas, o seu character juridico era o mesmo das taxas normais. Constituiam a remuneração dos serviços prestados ao publico e como tais pertenciam legitimamente ás empresas, que delas teem pleno direito de dispôr nos termos das leis e de contractos.

Não o entenderam assim os autores da lei n.º 952, em cujo art.º 8.º se prescreveu que o producto das sobretaxas fosse exclusivamente destinado: 1.º —a cobrir o déficit da exploração de cada rêde; 2.º —a pagar os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento préviamente autorizados pelo Governo; 3.º —a satisfazer os encargos financeiros obrigatórios conforme os respectivos estatutos e contractos. O § 1.º determinou a reversão para o Estado, como receita extraordinaria, do producto das receitas que exceda as despesas enumeradas no artigo, o que era um verdadeiro confisco, tanto mais que nem ao menos as Companhias foram ouvidas ao negar-lhes assim o direito a disporem das suas receitas.

Surgiram desde logo duvidas à cerca da interpretação da lei.

A ordem por que eram enumeradas nela as applicações das sobretaxas, estabelecia ou não precedencias obrigatórias? Que se entendia por encargos financeiros obrigatórios? Os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento abrangiam ou não o material circulante e as maquinas-ferramentas? O vocábulo *trabalhos* applica-se tanto a execução de qualquer obra ou artefacto, como á propria obra ou artefacto que se executa.

São por igual necessarias, nas linhas férreas, novas instalações ou ampliações das existentes e a aquisição ou feitura de material circulante que supra as deficiencias do existente para a boa e regular execução dos transportes.

Uma e outra despesas não constituem encargo ordinario da exploração e por isso se lançam á conta d'estabelecimento os gastos com obras e aquisições, que representam aumento do capital immobilizado. Quer se trate de instalações fixas, quer de material circulante em ambos os casos há materiais empregados e trabalhos executados, e as respectivas despesas devem ir á conta d'estabelecimento, pertencendo á d'exploração unicamente as de conservação e reparação sem que as instalações ou dotação de material sejam alteradas.

Assim pois a designação de *trabalhos extraordi-*

nários de primeiro estabelecimento tanto pode abraçar instalações fixas, como aquisições de material circulante. Nem o contrario seria admissivel, porque umas e outras são por igual necessarias para uma boa exploração e todas sujeita a lei á plena autorização do Governo.

E' pois incontestável a legitimidade de qualquer dessas applicações da receita das sobretaxas, que ficam sujeitas aos preceitos juridicos fundamentais dos contractos, segundo os quais as instalações fixas (e nelas se incluem as maquinas-ferramentas) ficam desde o seu inicio incorporadas no dominio do Estado, pertencendo ao das empresas o material circulante e provimentos, que lhes são pagos no fim da concessão.—(Contractos de N. e L. art.º 23.º, B. A. art.º 20.º, Lisboa Cintra e Torres art.º 20.º, T. F. A. art.º 23.º, Fóz-Tua-Mirandela art.º 22.º, Santa-Comba-Vizeu art.º 22.º, Beira Baixa art.º 22, Mirandela-Bragança art.º 22.º, Guimarães-Fafe clausula 35.ª, Vale do Vouga clausula 38.ª).

São omissos neste ponto os decretos de concessão das linhas do Porto á Pova, da Pova a Farnalhão e da Trofa a Guimarães, mas declarando-se neles que as concessões ficam sujeitas ás leis vigentes é obvia a extensão a estas linhas do preceito juridico de todos os contractos, que reconhece o dominio das empresas sobre o material circulante e provimentos, tanto mais que o art.º 1.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 restringe o dominio publico aos caminhos de ferro com as suas dependencias, obras accessorias e linhas telegraficas, o que exclue o material circulante e provimentos.

Logo que a lei n.º 952 entrou em vigor, as companhias, embora protestando contra a ofensa dos seus direitos que ela constitua, pediram autorização para pagarem pelas sobretaxas obras diversas e aquisições de material circulante e maquinas-ferramentas. Surgiu então a Portaria n.º 2.282 de 15 de Maio de 1920, prescrevendo as normas que deviam ser seguidas na aprovação dos pedidos e estatuinto que tanto as obras como o material ficavam pertencendo desde a aquisição ao dominio do Estado.

Esta infração dos contractos derivava manifestamente da erronea noção das sobretaxas que inspirou os preceitos da lei n.º 952. Foram consideradas, não como a actualização legitima e forçosa das taxas, cujo character juridico compartilhavam, mas como se fossem mera concessão graciosa do Estado, que a si attribuia a propriedade de parte da receita proveniente da sua munificencia.

Erronea no que respeita à propriedade do material circulante adquirido com receita das sobretaxas, reconhecia a Portaria a boa doutrina, incluindo-o nos trabalhos extraordinarios de primeiro estabelecimento.

Egual critério se manifesta no Decreto n.º 7017 de 12 de Outubro de 1920, que creou a *Comissão de Sobretaxas* e cujo artigo 3.º providencia sobre a aquisição de material circulante com a receita das sobretaxas.

Essa Comissão entendeu que a ordem d'enumeração do art.º 8.º da lei n.º 952 não estabelecia preferencias, que deviam naturalmente resultar da natureza da despesa.

Assim, após a despesa d'exploração devem ter a preferencia os encargos financeiros obrigatórios, aliás as Companhias ficariam na situação de falencia indesculpavel, deixando de pagar os seus encargos apesar de terem receitas applicáveis a esse fim.

Surgia apenas a duvida sobre a inclusão de dividendos nesses encargos, visto ser obrigatoria a sua distribuição segundo os estatutos, mas quando possível, e não houver necessidade de aplicar disponibilidades a reforço de reservas ou a capitalizações, como seriam as despesas urgentes d'estabelecimento, mediante sanção das assembleias gerais.

No seio da Comissão os representantes das Companhias protestaram sempre contra a ofensa dos direitos destas, muito particularmente contra a reversão de saldos das sobretaxas para o Estado, privando o capital-acções da sua justa remuneração. Além de um verdadeiro confisco assim exercido, contrariava-se a iniciativa privada em materia de construção de caminhos de ferro pela impossibilidade legal de lhes distribuir dividendos ás acções, ao invéz da politica, seguida em todos os países, de fortalecimento do credito das empresas de caminhos de ferro.

Em Setembro de 1923 veio uma Portaria conceder nova sobretaxa, prescrevendo que fosse destinada exclusivamente a melhorar os vencimentos do pessoal, o que representava nova ofensa dos direitos das empresas.

O Decreto n.º 9551 de 28 de Março de 1924, que elevou a 11 o multiplicador das tarifas para nova actualização incompleta das suas taxas, vem ainda violar os direitos das companhias, não só pondo termo á isenção do imposto de transação sem ser previamente auctorizada a sua inclusão nas tarifas, conforme estatue a lei n.º 1368, como impondo uma reserva para assistencia aos tuberculosos ferroviarios, o que é um verdadeiro imposto sem base legal.

A condição 5.ª do Decreto manda reservar para o efeito no n.º 2 do artigo 8.º da lei n.º 952 todas as possiveis disponibilidades do producto das sobretaxas, devendo o projecto da sua afixação e distribuição ser sujeito á comissão de sobretaxas. Por esta forma deixavam de reverter para o Estado os soldos, pois muito são os melhoramentos realizaveis, permanecendo porem o desvio de recursos, que legitimamente podessem ser applicados á distribuição de dividendos, para fins diversos. Em todo o caso a Comissão entendeu sempre que os encargos obrigatórios tinham precedencia sobre as outras applicações das sobretaxas.

Surgem porem ultimamente dois pareceres da Procuradoria Geral da República, provocados sem conhecimento nem intervenção da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e sancionados por despacho Ministerias, estabelecendo-se jurisprudencia, contra

a qual não podem as Companhias deixar de protestar.

A primeira, de 4 de Novembro de 1925, estatue que a applicação do producto das sobretaxas tem de se soburdinar á ordem da enumeração do art.º 8.º da lei n.º 952 isto é, deve ser primeiro destinado a cobrir o déficit d'exploração, e o que restar aos trabalhos extraordinarios d'exploração, e só o saldo destes poderá ser consagrado aos encargos financeiros obrigatórios. Conclue o parecer com a afirmação de que a Portaria n.º 2282, que auctorizou a aquisição de material circulante e maquinas-ferramentas pela força das sobretaxas é contraria á disposição da lei n.º 952, e por isso não deve ser acatada.

Por esta forma impõem-se ás Companhias a falta de cumprimento dos encargos obrigatórios, visto que os trabalhos extraordinarios teem sobre eles a precedencia e o Decreto n.º 9551 manda reservar para os referidos trabalhos todas as disponibilidades. Impõe-se assim ás Companhias o estado de falencia.

Por outro lado é declarada ilegal a applicação do producto das sobretaxas ao material circulante e maquinas-ferramentas em contrario das normas seguidas desde 1920.

Como se tão extranha jurisprudencia não bastasse para crear ilegalmente uma situação violenta ás Companhias, vem o parecer n.º 848 de 25 de Novembro de 1925 sobre a citada condição 4.ª do Decreto n.º 9551 estatuir que a interpretação da frase *reservarão todas as disponibilidades* deve ser que as empresas deverão destinar aos fins do n.º 2 do art.º 8.º da lei n.º 952 o maximo das receitas das sobretaxas.

Observa-se em seguida que reservar é destinar para certos fins, ponderando-se que não pode ser depoaitado á ordem das empresas o producto das sobretaxas, visto ter de ser submetido á apreciação da Comissão de Sobretaxas o projecto da sua afixação e distribuição.

Por ultimo aparece a proposta de lei que pretende distrair do dominio das companhias o material circulante adquirido pela força das sobretaxas.

Importa ainda recordar que o art.º 7.º da lei exclue o producto das sobretaxas do calculo da anuidade de resgate, como se elas não constituissem receita do trafego devida á actualização das tarifas.

E para mais agravar a injustiça não corresponde a essa exclusão da receita a do agravamento correlativo das despesas.

Assim se tem multiplicado as violações dos contractos, o menos prezo dos incontestaveis direitos das Companhias, ás quais se creou uma situação lesiva do seu credito e prejudicial portanto para a economia nacional, que tanto deve ao seu esforço.

Graças á iniciativa das empresas foram acrescentadas ao patrimonio nacional 1906 quilometros de linhas com pequeno sacrificio do Tesouro em subvenções e adeantamentos para garantia de juros, larguissimamente compensadas pela avultada receita de impostos sobre os caminhos de ferro e pelo enor-

Serviço directo entre Paris e Genebra

A importância que está tomando a cidade de Genebra por ser a residência oficial da Sociedade das Nações, surgiu a idéa de melhorar as comunicações ferroviárias entre Paris e aquela cidade estabelecendo-se um serviço de combóio directo.

Recentemente realizou-se em Berne uma conferência entre representantes da companhia francesa de Paris-Lyon-Mediterrâneo e dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, na qual se tratou dos meios a empregar para evitar tanto quanto possível os incomodos aos passageiros resultantes da fiscalização aduaneira nas fronteiras.

Ficou combinado que além do combóio directo diário que actualmente existe entre Paris e Genebra, pôr-se em circulação durante o verão em serviço análogo por meio de carruagens directas atreladas ao expresso Vallorbe-Lousane.

Desta forma a cidade de Genebra ficará ligada com a capital da França por dois serviços directos: vias Bellegarde e Vallorbe.



A aerotelephonia nos combóios

A Sociedade Radio, de Bristol, tem feito várias experiências de telefonia sem fios em combóios em movimento nas linhas do *Great Western Railway*, em combinação com a *Burdebt Wireless Ltd.* Instalaram-se aparelhos em quatro carruagens que foram atreladas ao expresso das 14^h,30^m, entre Bristol e Cardiff.

A estação de Cardiff transmitiu um programa especial com o combóio em marcha e em todos os compartimentos onde haviam sido colocados porta-vozes (*haut-parleurs*) ouviu-se perfeitamente toda a transmissão. Apenas à passagem dos combóios pelos túneis o som diminuiu a ponto de quasi se extinguir por completo, voltando a fazer-se ouvir imediatamente à saída dos túneis.

Será possível que algum dia os portugueses sintam o prazer de ouvir um concerto durante uma viagem no seu compartimento do combóio que os transporte?

me aumento da materia colectavel para outros impostos.

Não é justo menosprezar o character juridico das sobretaxas, nem impedir as empresas de disporem livremente da respectiva receita tolhendo-as de dar ao seu capital modesta remuneração e de solver honradamente os seus compromissos.

Veem pois os abaixo assinados em nome das Companhias que representam pedir:

1.º—que não seja aprovada a proposta de lei de 12 de Fevereiro ultimo modificando o n.º 2.º do art.º 8.º da lei n.º 952.

2.º—que sejam revogado os artigos 7.º e 8.º da referida lei.

Nos Estados Unidos

Para evitar as grèves nos caminhos de ferro

Segundo noticia *The Daily Telegraph*, nos Estados Unidos foi recentemente creado um novo Comité nos Caminhos de Ferro que tem por fim intervir amigavelmente nas questões entre o pessoal e as empresas de forma a que se não deem as fortes colisões, como as grèves que tanto e tão graves prejuizos acarretam sempre, não só às partes litigantes como ao público que culpa alguma tem no caso.

Esse Comité foi estabelecido por acordo entre as direcções das associações de ferroviários e sob a mediação do Presidente da República, Mr. Coolidge. O antigo Comité que foi creado durante a guerra europeia e que nunca conseguiu o fim a que se propunha, nem contava com a simpatia popular, será dissolvido.

As questões suscitadas serão submetidas ao exame do Comité, ou por qualquer das partes interessadas ou pelo Presidente. Se o Comité não conseguir a harmonisação do litigio e estiver comprometida a segurança dos transportes, comunica-lo-há ao Presidente, que está autorizado a nomear uma Comissão especial de investigação que o informará directamente do assunto de forma a poder dar-lhe uma justa solução.

Também foram criados Comités para apreciar exclusivamente as queixas e agravos individuais ou collectivos, a interpretação e applicação dos regulamentos e contratos, com excepção do que respeita a salários e horas e condições de trabalho.

Estes organismos são congéneres de alguns que já ha tempo existem nalguns países da Europa.

Esperemos que seja posto à prova o novo Comité para podermos avaliar dos seus resultados práticos, de cuja efficácia muito duvidamos, apesar de se tratar de coisa americana.



Coronel Roma Machado

Tendo sido nomeado para fazer parte da missão de estudo da delimitação da Fronteira Sul de Angola, partiu no mês passado para Londres e dali seguiu para Capetown o nosso presado colaborador e distinto coronel de engenharia sr. Carlos Roma Machado de Faria e Maia, devendo regressar em julho próximo.

Amicus Plato...

Meu Ex.^{mo} Colega e Amigo

Melhor que ninguém sei quanto interessam à nossa revista os assuntos da instrução profissional ferroviária, pois largamente aqui os tenho versado sempre com aprazimento de V. Ex.^a, que levou a sua bondade a publicar na integra as bases da *Instrução Profissional do Pessoal da Exploração* que criei no Sul e Sueste; por outro lado a minha predilecção por um ramo tão primacial da exploração ferroviária é bem conhecida e disso faço prova na atenção que lhe tenho dedicado sempre.

Esta dupla razão explica que eu tenha lido com o maior interesse a noticia inserta na «Gazeta» de 16 de Abril, sobre a instrução profissional na C. P. e tambem autoriza—julgo eu—que eu venha trazer-lhe um ligeiro esclarecimento em rectificação de alguns comentarios que a acompanhavam. Antes porém, felicitemo-nos, com V. Ex.^a e com todos os que estimam as coisas ferroviárias, por verificarmos a orientação que a C. P. agora tomou; tal facto—numa administração tão independente e dotada, para mais, dum corpo de engenheiros tão distintos—é penhor seguro de que a instrução profissional vai ter ali uma realização efectiva. Mas—e nisto reside a pequenina rectificação solicitada—para que exagerar, dizendo que, a C. P. deu o «lamiré», como o faz sempre para qualquer inovação, que tomou a iniciativa e os outros irão na esteira, etc. ?!

Pela largueza—relativamente falando—dos seus meios e pela liberdade bem condicionada que ali se observa, a C. P. tem, é certo, condições de exito para as boas iniciativas, que falecem nas outras administrações portuguesas, numas por carencia de elementos materiais, noutras—como os C. F. E.—por vicios constitucionais, que frequentemente triunfam dos esforços porfiados dos dirigentes.

Ainda, pela sua posição e importancia (e por outras circunstancias habilmente criadas e aproveitadas) a C. P. orienta e «comanda», naturalmente as decisões gerais de caminhos de ferro, entre nós. Mas a verdade é que, neste caso da instrução profissional, a C. P. não deu «lamiré» nenhum e nem todos, como se disse, terão que ir-lhe na esteira...

E isto porque, em março de 1921—já lá vão bons cinco anos!—o Sul e Sueste organisava, com a aprovação e o aplauso do seu Conselho de Administração, o plano completo da *Instrução Profissional do seu Pessoal da Exploração*, estabelecia-o e publicava-o, começando a executá-lo.

V. Ex.^a sabe que entre os meus defeitos não figura a vaidade e se nisto falo—tendo sido eu, como Chefe da Exploração, o autor e executor desse plano—é porque sinto a necessidade de repôr a verdade no seu legitimo logar, aspiração comum a toda a gente que se préza.

Comecei por fixar e publicar ali os programas dos vinte e cinco concursos, desde telegrafista a chefe de serviço, os quais até então eram perfeitamente arbitrários e só conhecidos nas vespas dos exames, não suscitando amor pelo estudo nem permitindo preparação previa; quanto ao ensino, tal como o estabeleci, era ministrado por:

a) *Pratica ou tirocinio*; b) *Escolas elementares*; c) *Cursos de aperfeiçoamento*; d) *Concursos de memorias profissionais*; e) *Biblioteca da Divisão da Exploração*; f) *Missões ou estagios de estudo*; g) *Conferencias tecnicas*.

O *tirocinio*, e depois deste as *Escolas Elementares*, destinavam-se aos praticantes de estação, aos do serviço de trens e aos do serviço da revisão; eram professores destas escolas, agentes superiores ou chefes e seus directores os *Chefes dos Serviços do Movimento, Fiscalização e Trafego*, funcionando sob a inspecção superior do *Engenheiro Chefe da Exploração*.

Aos domingos e feriados os alunos destas escolas rea-

lisavam repetidas visitas de estudo a determinadas estações e serviços, acompanhados de preceptores e elaborando o relatorio das impressões colhidas.

Os *Cursos de aperfeiçoamento* visavam a remediar a deficiencia da antiga preparação teorica, melhorando a instrução de agentes já nos postos de responsabilidade e cujas faculdades e desejo de aprender fossem manifestos.

Estes cursos duravam 4 semanas, era seu director o *Engenheiro Chefe da Exploração* e professores os *Chefes de Serviço do Movimento, Fiscalização e Trafego*.

Anualmente o Chefe de Exploração designava para a frequencia deste curso, 2 sub-inspectores, 5 chefes de 1.^a e 2.^a classe e (quando houvesse oferecimento voluntario e sem prejuizo do serviço) até 5 escripturarios de 1.^a, 2.^a classe ou principais dos Serviços da Exploração.

Os agentes com média final inferior a 10, não se consideravam habilitados com este curso e, se o mereciam e solicitavam, podia o Chefe da Exploração admitil-os a repetir o curso uma segunda e ultima vez.

As provas finais, escritas, arquivavam-se na matricula dos agentes interessados como documento de mérito relativo, podendo—quando o merecessem—constituir titulo de candidatura do agente a determinados graus e ás missões de estudo.

A Divisão de Exploração publicava anualmente o programa e condições do *Concurso de Memorias Profissionais* que incluia dois pontos sobre assuntos de interesse tecnico, escolhidos de entre uma serie previamente conhecida dos interessados, que assim eram levados a documentar-se e preparar-se sobre todos eles, com vantagem para a sua instrução profissional; por isso mesmo mediava um largo lapso de tempo entre a publicação da série de pontos e a dos dois escolhidos e um periodo mais restricto entre esta ultima e a entrega das memorias.

O concurso era facultativo e abria-se entre todos os agentes da Exploração, desde Chefe de 4.^a classe até Inspector Principal e desde escriptuario de 2.^a até Chefe de Secção.

Os trabalhos eram seleccionados pelos *Chefes de Serviço* e classificados por um juri por eles formado e presidido pelo *Engenheiro Chefe da Exploração*, com voto da qualidade.

As duas primeiras memórias classificadas recebiam dois importantes prémios pecuniários e arquivavam-se (como as outras que o merecessem) na matricula dos interessados, como elemento de apreciação de mérito e titulo de candidatura a determinados graus e ás missões de estudo.

A *Biblioteca da Exploração*, constituia-se por um fundo de simples obras tecnicas (as primeiras das quais eu comprara à minha custa!) como pequenos tratados, manuaes, relatorios, publicações periodicas, legislação e historia dos Caminhos de Ferro, estatisticas, instruções, regulamentos, trabalhos e criticas profissionais, etc.

Publicado o seu catalogo inicial e as suas «addenda», ele devia ser acrescido das obras que se fossem adquirindo e que todas se destinavam ao uso e instrução dos agentes, desde a categoria de chefe de 4.^a.

No resultado das *Missões d'Estudo* punha eu bem fundadas esperanças, pois não esquecia o beneficio que trouxera á competencia de alguns agentes do Sul e Sueste, o ligeiro estagio que—antes da abertura da transmissão de Vendas-Novas—haviã feito em Campanhã, Pampilhosa, etc.

Sobretudo eu desejava fazer praticar alguns dos meus melhores agentes em serviços especializados, como os das «gares» maritimas, de transmissão e triagem, nos serviços de passageiros, e enfim nos serviços geraes, de inspecção

e administração do pessoal e nos dos escritórios das rédes, para cada ponto de vista mais interessantes, do nosso paiz; desde que se trate de agentes de boa vontade - condição - *sine qua non* - todos sabemos quanto abrem o espirito, o trabalho e a observação realizados em meio diferenciado proprio.

As *Missões de Estudo* realizar-se-hiam anualmente, entre Janeiro e Junho (período de menos serviço) e para elas seriam escolhidos pelo *Engenheiro Chefe da Exploração* um agente superior (ou excepcionalmente—escriturário) e dois chefes de 1.^a ou 2.^a classe, dos que mais se houvessem distinguido nos cursos de aperfeiçoamento, os quais terminada a missão apresentariam o seu relatório, que depois de classificado, seria arquivado na sua matricula.

Aos agentes que se houvessem verdadeiramente distinguido na primeira missão, no nosso paiz, seria destinada uma segunda missão, numa rede hespanhola de categoria quer como estímulo, quer como forma de despertar o espirito de iniciativa e de comparação, tão necessario a quem manda.

Finalmente, as *Conferencias Tecnicas*, sobre assuntos interessantes da Exploração, realisavam-se por séries de oito em cada anno e durante o primeiro semestre; todas as conferencias que seriam feitas, pelo *Engenheiro Chefe da Exploração* e pelos *Chefes dos Serviços do Movimento Fiscalização e Trafego* eram anunciadas previamente e acessiveis a todo o pessoal, para o que se davam as maiores facilidades, mas em especial destinada cada uma a determinados agentes, os quaes assistiam ás conferencias como um acto de serviço.

*
* *

Como se vê—áparte os *Concursos de Memórias Profissionais*, a *Biblioteca da Exploração* e as *Missões de Estudo*, que não figuram no da C. P. e figuram no do Sul e Sueste — os dois planos de instrução profissional aproximam-se muito; nem deve deixar de ser assim, em primeiro lugar porque *nihil novum sub sole* e depois porque, limitados como são os processos docentes (sobretudo os adoptaveis em caminhos de ferro), natural é que a males identicos correspondessem remedios analogos...

Simplemente ha uma diferença — mas essa fundamental! — entre as minhas pobres tentativas de ha cinco anos e a brilhante realisação actual dos meus colegas da C. P.; é que eles trabalham dentro duma organização, que lhes compensa os esforços com a realisação integra dos seus objectivos, ao passo que eu lançava a minha semente em terreno perfeitamente esteril e ingrato!

Tão esteril e ingrato que expulsou de si—descorçoados, quando não escorraçados! — nomes de tanto brilho na engenharia portugueza de caminho de ferro, como os de Fernando de Sousa, Sousa Pinto, Borges de Sousa, Lourenço da Silveira, d'Orey, Duro Sequeira, Couvreur, Guilherme de Lima Henriques, Pinto Osorio, Cambornac, Jaime d'Oliveira, Zacharias Sant'Ana, Arez, Henrique Chaves e tantos mais!...

Tão esteril e ingrato que mais hoje, mais amanhã e sem uma excepção conhecida — lança o desanimo sobre os que, de competência e boa vontade, se mantêm num combate que parece ser irremediavelmente inglorio!

Esta é—principalmente— a diferença entre um e outro campo. E senão —ninguém duvidando do exito que na C. P. coroará o esforço de agora— vejamos o que no Sul e Sueste correspondeu ao esforço de há cinco anos,

Não deixa de ser curioso sabe-lo—tristemente curioso, já se vê! —se bem que seja justo acentuar-se que, nessa época, a depressão geral, resultante ainda da guerra, actuava em todos os caminhos de ferro e em todos eles punha obstaculo sério ás iniciativas que, como esta, significavam augmento de despesa de certo tomo.

Note-se, em contrapartida, que na Direcção e no Con-

selho de Administração estavam nessa época os nossos illustres colegas Raul Esteves, Couvreur, Cambornac, Pinto Osorio, Lima Henriques e Arez os quaes, mais que aprovação, davam inteiro aplauso á minha iniciativa.

Deste sistema de duas forças — a resistencias do meio e a decisão superior — houve uma resultante que se substancia no seguinte quadro, que não se sabe bem se é triste ou alegre; por deficiencia de alojamentos não houve meio de instalar convenientemente as escolas e a biblioteca, por falta de verba não se puderam comprar livros nem uma lanterna de projecção e porque uma feroz leittravão se ergueu ameaçadora contra estas coisas honestas e bem intencionadas, também não foi possível enviar para a primeira missão de estudo dois dedicados agentes que eu escolhera para tal, um dos quaes é hoje o mais categorisado inspector do Sul e Sueste e outro o distincto chefe do movimento de Salamanca á Fronteira de Portugal!!!

Mas porque um esforço pertinaz podia ainda vencer — e havia de vencer! — estes obstaculos e porque, naturalmente, estava escrito que tudo terminaria simbolicamente, eis que surge uma das muitas revoluções que têm procurado felicitar este país, a qual trazia como escópo das suas reivindicações no campo ferroviario a supressão das Divisões de Exploração, que logo se fez!

Por alta época — ó santa injenuidade das pessoas que andam fóra do seu tempo! — terminava eu em Paris, pacificamente e á minha custa, uma missão de estudo que junto do P. O. e do Midi realisára como complemento das que anteriormente desempenhara no Estado Belga e no P. L. M. ponto de vista — tão desenvolvido nas duas ultimas administrações — da instrução profissional.

Ao regressar a Portugal encontrei substituidas a Direcção e a Administração e em via de prematura reforma o meu chefe de Movimento Ex.^{mo} Sr. Joaquim José Fernandes, a cuja extrema dedicação pelo serviço, intelligencia e lealdade não prestarei nunca demasiada homenagem.

Tudo isto me constrangeu naturalmente e, apesar de todas as deferencias que recebi e não esqueço, entendi solicitar a minha demissão, só dada quando fui investido no cargo, afastado das primeiras linhas, que hoje ocupo,

Suprimida a Divisão de Exploração, quebrou-se naturalmente a unidade e a continuidade do plano que com tanto amor fóra posto de pé.

O que resta hoje dele?

No campo material julgo saber que algumas administrações particulares — que muito me honraram solicitando as instruções que a Divisão de Exploração promulgou no seu curto periodo de vida — adoptaram alguns dos seus pontos de vista e sei também que no Estado estão vigorando muitas das suas disposições. No campo moral resta-me a satisfação do dever cumprido.

Mas todos estes despojos duma batalha perdida — ou pelo menos, não ganha — não podem, bem o sei, sofrer comparação com o exito de antemão assegurado ao plano da C. P.

Entretanto menos justo parece que não se dê aos vencidos — precisamente porque o são — a unica recompensa que podem esperar; a de se lhes reconhecer a prioridade e a sinceridade dos seus esforços.

Foi a isso que vim, batendo á sua hospitaleira porta, a tomar-lhe o precioso tempo, seu e dos seus leitores. Estou certo que nem V. Ex.^a, nem eles e, menos ainda, os meus illustres colegas da C. P., me levarão a mal.

Amicus Plato, sed magis amica veritas!...

E' o caso!

Creia-me V. Ex.^a, com subida consideração.

Colega e admiradôr

Mt.^o att.^o e grato

Carlos Manitto Torres

Parte Oficial

Organização da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 922)

8.º Lavrar autos de todos os factos que constituem infracção das leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das autoridades administrativas ou judiciais e o auxilio da força pública, intimar ou mandar intimar médicos e outros peritos para exame do corpo de delicto, devendo enviar logo ao seu inspector os autos com todas as informações e esclarecimentos que lhes digam respeito;

9.º Verificar nas estações só é feita com exactidão e regularidade a aplicação das tarifas, devendo para esse fim estudar com a maior atenção as das empresas cuja fiscalização lhe incumbe;

10.º Dar ao público, nas estações em que estiver de serviço, todas as informações que lhe foram pedidas acerca dos serviços que fiscaliza, e instruir as pessoas que tiverem de reclamar por avarias, perdas, demora ou outro qualquer motivo, acerca do modo de o fazer, aconselhando-as a dirigirem-se aos respectivos empregados da empresa e, caso estes as não atendam, a inscreverem as suas queixas nos livros de reclamações;

11.º Examinar os livros de reclamações que devem existir em todas as estações e enviar ao inspector respectivo cópia de todas as que se acharem de novo inscritas;

12.º Participar telegraficamente ao inspector respectivo todas as ocorrências que julgue carecerem de immediatas providências e ao inspector de via e obras da respectiva área, bem como ao delegado fiscal de via e obras da zona, qualquer descarrilamento, deformação de via ou outro acidente que influa na circulação;

13.º Corresponder-se directamente com qualquer superior que mais próximo esteja e de quem mais prontamente possa receber as instruções de que carece nos casos de reconhecida gravidade e urgência;

14.º Seguir com a maior brevidade para o local do sinistro quando se dê algum acidente de gravidade na sua zona ou em qualquer das zonas contíguas, onde prestará todos os socorros que possa ás pessoas que d'elles carecerem, reclamando, sendo preciso, o auxilio das autoridades locais e coadjuvando com o maior zelo e actividade os empregados dos caminhos de ferro, a fim de remediarem os efeitos do acidente;

15.º Fazer uma parte diária do serviço que tiver executado durante o dia, no qual mencionará todas as faltas e contravenções que tiver notado, as diferenças que observar na partida e chegada dos combóios, em relação aos horários aprovados, indicando as causas que motivaram essas alterações e bem assim todos os mais esclarecimentos que superiormente lhe forem designados.

§ único. Estas partes diárias serão enviadas à respectiva inspecção no dia immediato áquele a que se referem, salvo caso caso de força maior devidamente justificado

16.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados, que superiormente lhe forem determinados.

CAPÍTULO IV

Da Divisão de Material e Tracção

Art. 24.º A Divisão de Material e Tracção é dirigida por um engenheiro chefe de divisão e compreende:

a) A secção de expediente;

b) 4 inspecções técnicas de material e tracção.

§ 1.º As inspecções técnicas ficam a cargo de inspectores de material e tracção.

§ 2.º As sedes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art. 25.º Compete especialmente à Divisão de Material e Tracção:

1.º Vigiar se são cumpridas as leis e regulamentos especiais de policia exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços de material e tracção;

2.º Examinar o estado de conservação do material circulante e providenciar para que seja retirado da circulação aquele que não ofereça as necessárias condições de segurança;

3.º Inspeccionar as oficinas de grande e pequena reparação;

4.º Examinar a composição dos combóios, tendo em atenção os tipos das locomotivas empregadas, as cargas rebocadas e distribuição de freios.

5.º Fiscalizar o serviço de maquinistas e fogueiros, examinando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito;

6.º Examinar o estado de conservação e condições funcionamento de todos os aparelhos de carga, pontes girantes de invoreão de locomotivas e instalações de tomada de água;

7.º Proceder à inspecção de todo o material circulante adquirido pelas empresas, e ás provas dos geradores de vapor de todas as locomotivas, máquinas fixas e locomóveis, novas ou que tenham sofrido reparações nas peças mais importantes, e lavrar os competentes autos;

8.º Informar, quando lhe fôr determinado, acerca dos horários e composição dos combóios, tendo em atenção a potência das locomotivas a empregar e as velocidades de que elas são susceptíveis dentro das condições de segurança;

9.º Organizar a estatística no que se refere aos serviços a seu cargo.

Art. 26.º Compete aos inspectores de material e tracção.

1.º Verificar se são cumpridas as disposições preceituadas nos regulamentos de policia e exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços de material e tracção.

2.º Evitar que entrem em serviço locomotivas, *tenders*, carruagens ou veículos de qualquer natureza sem autorização da Inspeção Geral. Quando este material seja adquirido de novo ou tenha sofrido reparação ou renovação nas suas peças mais importantes, ou quando por qualquer motivo tenha sido interdita a sua circulação;

3.º Examinar o estado de conservação do material circulante, tomando nota daquele que carecer de entrar nas oficinas de reparação, prevenindo os chefes de depósito de máquinas ou inspectores de material das empresas sempre que julgue que a avaria, deterioração ou desgaste observado são da natureza a constituírem perigo immediato;

4.º Examinar se os serviços de revisão, limpeza e lubrificação do material circulante são devidamente efectuados;

5.º Fiscalizar o estado de conservação e apetrechamento dos vagões de socorro;

6.º Inspeccionar as oficinas de grande e pequena reparação, informando especialmente sobre:

a) A segurança do funcionamento de todos os motores, transmissões, máquinas-ferramentas e outros aparelhos d'esses estabelecimentos;

b) As reparações efetuadas no material circulante durante cada mês;

c) O serviço dos menores, tendo em atenção as prescrições regulamentares;

d) As infracções da legislação e accidentes de trabalho e do horário do trabalho;

7.º Inspeccionar os livros do registo do material circulante indagando se se acham escrupulosamente escriturados e se por elles se pode reconhecer a data em que esse material entrou em serviço, o trabalho que tem feito e as reparações ou modificações que tiver sofrido;

(Continúa)

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Já se iniciaram os trabalhos de construção do caminho de ferro aéreo de Durcal Motril, no sítio conhecido pelo nome de Rambla de Brujas, para o transporte de mercadorias.

Numa reunião efectuada em Orgiva a que concorreram representantes das povoações de Alpujarra e do vale de Lecrin foi resolvido pedir ao governo a construção da linha de Granada a Motril.

—Ingressaram no novo regime ferroviário as companhias de Amorebieta a Guernica e Pedernales, Sociedade das minas *La Caridad*, de Aznalcollár; «el Guadalquivir», Madrid a Aragon, Bidasoa, Pamplona a Lasart e Mauresa a Berga.

—Está fixada para hoje a inauguração do último troço da linha de Avila a Salamanca. Ao acto inaugural deve assistir S. M. o rei de Espanha, bem como o ministro do Fomento e outras individualidades.

—O governo autorizou a Companhia de Salamanca à Fronteira de Portugal a ceder a propriedade de seis locomotivas-tenders para cuja aquisição lhe tinha sido concedido um empréstimo, à Sociedade de Madrid a Caceres e a Portugal.

—Vão muito adeantadas as obras de construção do caminho de ferro de Santander-Mediterrâneo. De Burgos a Salas de los Infantes, 60 quilómetros está a linha concluída, estando-se a proceder à cimentação das pontes sobre os rios Arlanza, San Martin, Pedroso e Jaramiero.

A obra mais importante é um túnel de 600 metros.

A segunda secção é de Salas a Soria.

—A Companhia de Malaga-Algeciras-Cádiz, concessionária do caminho de ferro estratégico de San Fernando a Malaga, foi autorizada a estudar e propor a variante do traçado entre Fuengirola e Algeciras, no sentido de o aproximar da costa, revelando-a conforme tinha solicitado, de construir o troço entre Algeciras e San Fernando.

As obras devem estar concluídas dentro de quatro anos.

—Os créditos concedidos pelo governo às diferentes companhias de caminhos de ferro foram aplicados como a seguir se indica:

Em 26.576,33 pesetas e de 2.709.840 concedido à Sociedade de M. C. P. para adquirir 200 vagões; em pesetas 293.450,820 de 17.857.000 à companhia de M. Z. A. para compra de 1,250 vagões; em pesetas 284.839,510 de 21.471.000 pesetas à do Norte para 1.450 vagões, e em 4.219,97 o de 235.000 à de Medina a Salamanca para 15 vagões.

Linhas francesas.— Segundo declarações do ministro das Obras Públicas, as indemnizações pagas pelas companhias de caminhos de ferro em 1924, por faltas, avarias e atrasos elevaram-se cerca de cento e cinco mil francos, distribuídos pelas varias empresas, como segue:

P. L. M.	42.437.000
Estado.	20.143.646
Norte	16.173.600
Midi	8.789.800
Paris-Orleans.	17.228.000

—No dia 1 do mês passado começou a vigorar o novo aumento dos preços de transporte em g. v. e p. v., que é de 250 % sobre os preços básicos das tarifas.

O direito de registo foi aumentado de 1,20 a 1,30 fr., e o de selo passou de 0,30 fr. a 0,50 fr.

—Os jornais franceses noticiaram que a comissão nomeada pelo governo para estudar a reforma administrativa e financeira dos caminhos de ferro do Estado já concluiu o projecto a apresentar ao ministro das Obras Publicas.

No relatório que acompanha o projecto a Comissão faz as seguintes recomendações:

1.^a—Que o novo regime compreenda, a par do Conselho de Caminhos de Ferro com atribuições para resolver, a criação de um comité de vigilância encarregado principalmente da fiscalização financeira da rede. O director geral não poderá ser destituído das suas funções sem a intervenção desse Comité.

2.^a—Embora estejam os caminhos de ferro submetidos à fiscalização do Parlamento, ficarão fóra do orçamento do Estado e da contabilidade pública que são incompatíveis com a gerência industrial.

Linhas russas.—Os caminhos de ferro russos reformaram as suas tarifas de transportes, entrando esse novo regime em vigor no dia 1 de Janeiro último.

O número de tarifas especiais continuava sendo de 19 como anteriormente; a tarifa geral que até então tinha 21 classes passou a ter 28.

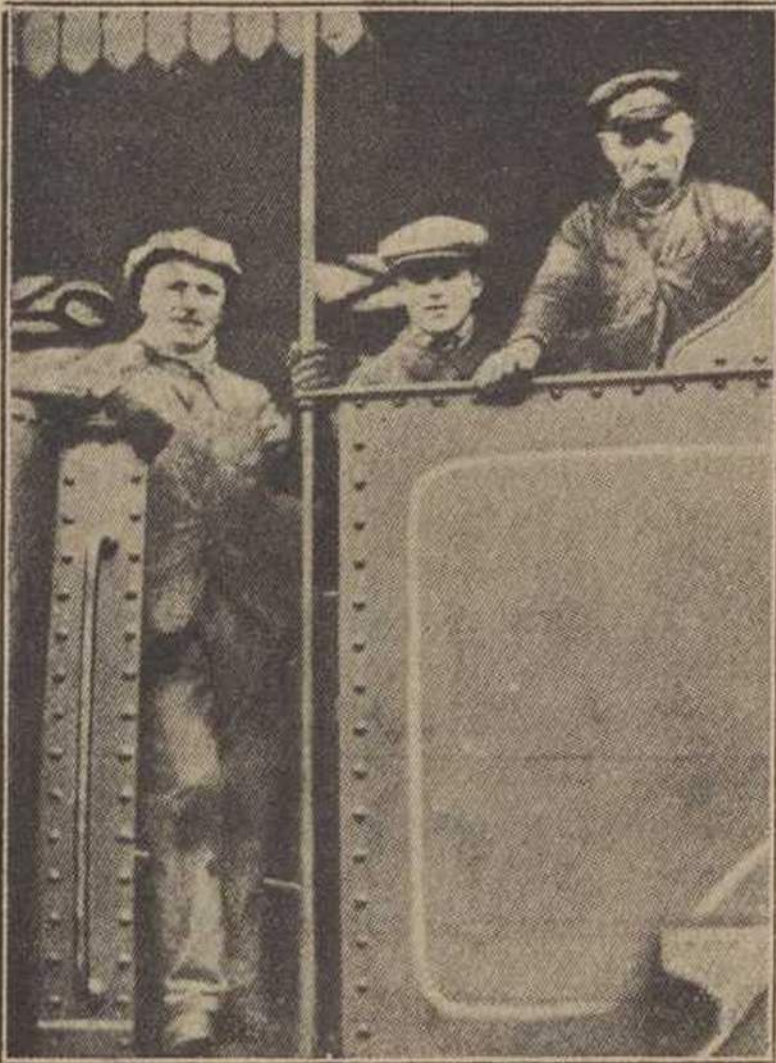
Os preços dos bilhetes de passagem foram aumentados em 10 % desde 1 de Fevereiro, e os transportes em g. v. de 5 % desde essa mesma data.

Estes aumentos que estavam para ser postos em vigor só em Abril, foram antecipados em vista da importante baixa de receitas que se estava notando, a qual no primeiro trimestre deste ano se elevou a 38 milhões mais de que no ano anterior.

Linhas brasileiras.— Foi autorizada a tracção electrica para combóios de passageiros e de mercadorias, entre Campinas e Tatú, da Companhia Paulista.

—A Caixa de Aposentações e Pensões dos Empregados de «S. Paulo Railway» publicou o seu relatório correspondente ao exercício de 1925, segundo o qual aquela instituição se encontra bastante próspera, tendo um saldo positivo de 60.705\$474,

A greve geral em Inglaterra



Mr H. F. R. Franklin, director do Bassett-Lowke Limited, com seu filho, fazendo serviço de fogueiros



Lord Morkswell, fazendo de sinaleiro na estação de Marylebone



Descarrilamento do expresso Edinburg-Londres, próximo de Cramlington

Viagens e Transportes

Horário das Linhas do Minho e Douro

Entra em vigor no próximo dia 10 do corrente o novo horário das linhas do Minho e Douro que tem sencivelmente melhorado.

Horário das Linhas do Sul e Sueste

Entrou em vigor em 22 dos mês findo o novo horário ferroviário do Sul e Sueste.

Horário da Linha de Cascais

Desde 15 do mês passado foi suprimido aos domingos e dias feriadas o combóio que partia do Cais do Sodré às 18^h,55. passando a efectuar-se em seu lugar outro combóio que parte do Cais do Sodré às 14^h,05, direto a João do Estoril onde chega às 14^h,38, chegando a Cascais às 14^h,46.

Transportes de marmores nas linhas do Estado

Segundo um aviso recentemente publicado pelos Caminhos de Ferro do Estado, foi autorizada a concessão de um bonus de 20% nas linhas férreas do Estado sobre os preços de transporte aos expedidores de **marmore**, quando por meio das respectivas cartas de porte provem ter o peso transportado anualmente, atingindo um mínimo de 2.500 toneladas.

Este bonus incide apenas sobre o preço do transporte propriamente dito.

O prazo de um ano para efeito dessa concessão será contado a partir da data da primeira expedição apresentada por cada expedidor ao requerer a liquidação do bonus.

Estação de Foutela

Já se acha concluída, devendo muito brevemente abrir à exploração a estação de Foutela, situada na linha do Oeste, entre o apeadeiro de Sto. Aleixo e a estação de Figueira da Foz.

Esta nova estação que fará todo o serviço de grande e pequena velocidade constitue um importante melhoramento para aquela região.

Ramal Lisboa P—Manutenção

Deve abrir brevemente ao serviço o ramal particular da Manutenção Militar situado ao quilómetro 2.315 da linha de Leste, entre as estações de Lisboa Caes dos Soldados e Braço de Prata.

Este ramal que fica dependente da estação de Lisboa—Caes dos Soldados faz apenas serviço de mercadorias em pequena velocidade, por vagões completos ou pagando como tal, expedidos pela Manutenção ou a esta destinadas.

As taxas das mercadorias são as que correspondem a Lisboa C. S. aumentadas de 6 quilómetros.

Horas de abertura e encerramento das estações nas Linhas da Beira Alta

O regime do horário do serviço nas estações da Beira Alta é actualmente, para a recepção e entrega de expedições, tanto de g. v. como de p. v., nos dias uteis em qualquer época do ano é das 9 às 17 horas, excepto nas estações de Figueira da Foz, Pampilhosa e Guarda em que a abertura é às 9, encerramento às 12; reabertura às 13 e encerramento às 18 horas.

Aos domingos não ha recepções nem entregas obrigatórias, e nos dias de feriado official o serviço começa à hora habitual e encerrado três horas depois.

Excepcionalmente as estações estarão abertas, tanto nos dias uteis como nos domingos e dias de feriado nacional, para a recepção e entrega de:

a) Bagagens, cães soltos e bicíelos despachados à vista de bilhetes de passageiros, serviço que será feito em qualquer estação da rede desta Companhia com antecedência não superior a uma hora da saída do combóio que há de fazer o transporte ou, no caso de entrega, até uma hora depois da chegada daquele em que foi efectuado;

b) Quaisquer remessas em grande velocidade efectuadas em serviço de socorro e bem assim as que forem constituídas por fitas cinematográficas, criação e animais vivos de qualquer espécie, géneros frescos ou de fácil deterioração e pão, que podem ser recebidas ou entregues no mesmo prazo de uma hora estabelecido na alinea antecedente.

Festas da Cidade de Lisboa

As festas da cidade este ano devem revestir grande esplendor. Segundo os programas publicados haverá batalhas de flôres, concursos de bandas musicais, de montrans e janelas, touradas, festas nos jardins e nos mercados, fogos de artifício, etc.

Por este motivo a C. P. amplia os prazos de validade dos bilhetes de ida e volta da tarita especial n.º 7 de g. v., vendidos para Lisboa nos dias 5 a 13 deste mês para o regresso até o dia 14.

Esta medida muito deve contribuir para a concorrência de forasteiros nos dias das festas.

Multiplicador a aplicar às remessas de polvo fresco, lulas chocos e ostras em g. v., nas linhas do Minho e Douro

Segundo um aviso ao Público dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o multiplicador 6 é o actualmente applicável às remessas constituídas por polvo fresco, lulas, chocos e outras que se transportem nas linhas daqueles caminhos de ferro.

Carteira dos Accionistas

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa geral ordinaria dos sr. accionistas

Nos termos dos Art.^{os} 31.^o e 39.^o dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1884, é convocada a Assembléa Geral Ordinaria dos srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do Art.^o 28.^o dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 27 de Junho proximo futuro, pelas 14 horas.

ORDEM DO DIA

1.^o—Conhecimento das contas respectivas ao Exercício de 1925, do Relatorio do Conselho de Administração, do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.^o—Apreciação de quaesquer propostas dos srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte do Art.^o 38.^o dos Estatutos.

3.^o—Eleição de um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do Art.^o 13.^o dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo.

4.^o—Eleição de dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.^o 24.^o dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo.

5.^o—Eleição do Presidente e do Vice-Presidente da Mesa da Assembléa Geral que tem de funcionar no respectivo trienio, nos termos do Art.^o 35.^o dos mencionados Estatutos.

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as Acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 26 de Maio corrente, inclusivé, e as Acções ao portador ter sido depositadas até ao meio dia do dia 11 do mês de Junho proximo futuro:

Em Lisboa—Na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancaria Fonsecas, Santos e Vianna.

No Porto—Na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

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

Os documentos legais estarão patentes no Serviço de Contabilidade Central da Companhia desde 11 do mês de Junho proximo futuro.

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

A Assembléa constitue-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos Art.^{os} 32.^o, 33.^o, 36.^o, 37.^o e 39.^o dos Estatutos.

Lisboa, 26 de Maio de 1926.

O Vice-Presidente da Mesa da Assembléa Geral

Carlos Ary Gonçalves dos Santos

COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 934.368\$00

O pagamento do Dividendo de 1925, aprovado na Assembleia Geral Ordinaria de 30 de Março de 1926, de 9 % ou 1\$35 por acção, sujeito ao imposto de applicação de capital, realisa-se nos dias 1 a 4 de Junho e depois nas sextas-feiras seguintes para as relações conferidas até 5.^a feira antecedente, das 11 ás 14 horas na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 18 3.^o.

A importância liquida para os titulos ao portador é de 1\$14 por acção e para os titulos nominativos 1\$15.

Este pagamento realisa-se tambem no Porto, nas Filiais do Banco Nacional Ultramarino e do Banco Pinto & Sotto Mayor.

Lisboa, 18 de Maio de 1926.

A Administração

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 2.^o grau

(Continuação)

N. ^{os}									
117.154	a	117.158	146.279	—	177.035	—			
117.603		—	147.435	—	177.183	—			
117.846	a	117.850	147.666	—	177.796	—			
118.455	"	118.457	147.844	—	177.944	—			
119.239		—	148.620	—	179.917	—			
120.122	e	120.123	148.628	—	179.968	—			
120.976		—	149.150	e	149.151	180.028			
121.399		—	150.327	a	160.329	180.153	e	180.154	
121.440		—	151.234	"	151.236	181.078			
121.478		—	151.399	e	151.400	181.784			
121.490	e	121.491	152.744		—	181.977			
122.036		—	153.538	a	153.549	181.979			
122.264		—	153.587		—	181.981			
123.077		—	153.590	a	153.595	182.818			
123.098	a	123.100	153.889		—	182.945			
123.963	e	123.964	154.167		—	184.245	e	184.246	
124.533		—	154.336		—	184.505			
125.180	e	125.181	154.407	a	154.447	184.510			
125.487		—	154.469	"	154.472	184.994			
126.179	e	126.180	154.572	"	154.474	184.999			
126.334	a	126.339	154.845	"	154.848	185.323	e	185.324	
127.212	a	127.215	154.883		—	185.504	"	185.505	
127.988		—	154.911		—	185.520	"	185.521	
128.102	a	128.104	155.231		—	187.336	"	187.337	
129.559		—	155.946		—	187.538			
129.751		—	156.117	a	156.122	187.715	a	187.717	
130.535	e	130.536	156.162		—	187.906			
132.881		—	156.164	e	156.165	188.018			
133.271	e	233.272	156.262		—	188.124			
135.004		—	156.354		—	188.155	a	188.158	
135.506	a	135.509	157.094	a	157.096	188.167	"	188.169	
135.770	"	135.778	158.040	"	158.044	189.031			
135.969	e	135.970	158.662		—	189.269			
136.098	"	136.099	159.046	a	159.048	189.446			
136.188	a	136.195	159.100	e	149.301	189.955			
137.590		—	159.532		—	190.174	a	190.178	
137.904		—	159.961		—	190.844			
138.701	e	138.702	160.056		—	190.925			
138.749		—	160.743		—	191.114			
138.769	e	138.770	161.846		—	191.227			
138.870		—	161.883	a	161.888	191.229	a	191.232	
138.908	e	138.909	162.113		—	191.245			
139.097	"	139.098	164.475		—	191.332	a	191.336	
139.101	"	139.102	164.924	e	164.925	191.408			
139.109		—	165.033		—	191.758	a	191.762	
139.138		—	165.106	a	165.112	191.812	"	191.816	
139.511	a	139.513	166.011	e	166.012	192.152			
139.692		—	166.027		—	192.683	e	192.685	
140.146	e	140.147	167.123		—	192.686			
140.563	a	140.565	167.350	e	167.351	192.840			
141.102		—	169.725	a	169.727	192.844	a	192.846	
141.365	a	141.368	170.678		—	192.857	e	192.858	
141.453	"	141.500	171.189		—	193.345			
142.007	"	142.020	172.426		—	194.202	a	194.205	
143.428	a	143.430	173.163		—	194.497			
173.526	e	143.527	174.176	e	174.177	195.623	a	195.629	
143.592		—	174.570		—	195.743	e	195.744	
143.770		—	174.572	a	174.574	196.596			
145.061	e	145.062	175.925	"	175.933	196.606			
145.659		—	176.371	"	176.374	196.765	a	196.768	
145.797		—	176.433	e	176.434	197.017			

(Continúa)

Os carris de aço-manganés

Parece que está definitivamente reconhecida em todos os países a superioridade dos carris de aço-manganés para as linhas de tráfego intenso, sobre quaisquer outros. A questão económica, porém, é que ainda não permite o seu frequente emprego, pois o seu custo é muito superior ao dos outros carris em uso.

Deve, contudo, de futuro, vir a difundir-se o seu emprego, dadas as vantagens que representam, pelo menos em nações como a Bélgica e a França onde a sua produção se pode efectuar com certa economia.

Recentemente a Companhia de Paris a Orleans resolveu renovar os cruzamentos das suas linhas, substituindo as actuais por outras de aço-manganés, à medida que se torne necessário. Outras companhias pensam fazer o mesmo.

O aço-manganés inventado em 1887 por Robert Hadfield, tanto em Inglaterra como nos Estados Unidos tem sido muito empregado, sobretudo nos caminhos de ferro electricos.

O chefe do departamento de ensaios dos caminhos de ferro do Estado Belga. M. Servais, publicou recentemente no Boletim da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro algumas considerações sobre a situação dos carris de aço na Bélgica, no qual opina que dentro em pouco tempo deve aumentar bastante o uso do aço-manganés nos cruzamentos oblíquos e rectangulares de via. Cita alguns exemplos do emprego deste aço e informa que foi resolvido fazerem-se mais experiências nos Caminhos de Ferro do Estado, as quais já se estando levando a efeito.

Se como se espera derem bom resultado, pouco a pouco se irão introduzindo estes carris nas linhas francesas e belgas.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

Assembleia Geral Ordinaria dos Obrigacionistas (2.ª Convocação)

São prevenidos os srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que a Assembleia Geral Ordinaria, convocada para 25 do corrente mês, ficou adiada para as quinze horas de quinta-feira, 10 de Junho, p. f.º, na sede do Comité, em Paris, 39 Rue d'Amsterdam, por não ter sido depositado o numero sufficiente de titulos para regular o funcionamento da mesma Assembleia. De conformidade com o preceituado no, artigo 37.º dos Estatutos, esta segunda reunião deverá occupar-se dos assumptos que estavam marcados para a primeira; porém as suas resoluções são válidas, qualquer que seja o numero e o capital representado pelos obrigacionistas presentes. O prazo para o deposito d'Obrigações foi, por esse motivo ampliado até ao dia 25 do mez de Maio corrente, inclusivé, devendo efectuar-se em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança e em Paris no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère.

As procurações dos Obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario, e as dos residentes em França pelo «maire» de sua residencia, ou por notario.

Paris, 12 de Maio de 1926

O COMITÉ DE PARIS

Novo sistema de descarga de vagões

A *The Railway Gazette* publicou recentemente um interessante artigo illustrado com magnificas gravuras, descrevendo um novo sistema de descarga de carvão ou de minérios, posto recentemente, em prática na linha da Companhia do *Great Western Railway* pelo *Middlesex County Council*.

Numa das paredes do vagão que conduz a mercadoria, coloca-se um aparelho em forma de cavalete que serve para sustentar uma torba em que cabem uns 1.370 quilos de carvão, minério, pedra, terra, etc.

Quando não ha nenhum carro desponível para recebera carga do vagão, por se encontrar em transito ou a descarregar a mercadoria; em vez de se descarregar para o chão, enche-se a torba, e logo que o carro chega a torba descarrega sobre elle instantaneamente a mercadoria.

Desta maneira o carregador não tem que esperar para fazer nova carga e poder assim efectuar um muito maior numero de carreiras.

O aparelho coloca-se pronto a servir em cinco minutos e é facilmente manejável por um só homem, podendo ser empregado em qualquer tipo de vagão aberto, de bordas altas ou baixas.

Segundo as experiências efectuadas pela casa inventora do aparelho, *Smith's Patent Hopper Transport Co. of Criterion Building*, de Londres, com um só camião auctomóvel efectuar-se um trabalho contínuo, quando por outro processo são necessários três para descarregar um vagão sem perda de tempo.

Além da rapidez no trabalho obtem-se também uma importante economia em salários do pessoal da descarga.

Os vagões podem-se descarregar na terça parte do tempo usualmente gasto neste trabalho. A despesa com este magnífico aparelho, incluindo o custo de aquisição, importa em umas dez libras por ano, apenas.



Prémio trienal «Arthur Dubois»

A comissão especial nomeada para examinar as obras relativas a exploração ou a construção de caminhos de ferro, apresentados com o fim de obterem o prémio instituido pela Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro para perpetuar a memória do seu antigo presidente já falecido, sr. Arthur Dubois, resolveu, por unanimidade, conceder o prémio correspondente ao segundo período trienal (1923-1925) ao Eng.º dos Caminhos de Ferro do Estado Belga sr. Albert Henrote, pela sua memória sobre «As turbo-locomotivas».

A *Gazeta* envia as suas felicitações ao illustre premiado.

União Internacional de Caminhos de ferro

Nos dias 29 de Abril e 1 de Maio reuniram em Sevilha no palacio da exposição ibero-americana, sito na Praça da América no "Parque Maria Luiza", as diferentes comissões da M. I. C., pela ordem seguinte:

1.^a Comissão—tráfego de passageiros—Quinta feira 29 de Abril.

2.^a Comissão—tráfego mercadorias—Sexta feira 7 de Maio.

3.^a Comissão—contas correntes e câmbios—Quarta feira 12 de Maio.

4.^a Comissão—**Troca de material circulante**—Terça feira 11 de Maio.

No dia 10 de Maio houve reunião conjunta da 2.^a e 4.^a comissões

5.^a Comissão—**Questões Técnicas**—Terça feira 4 de Maio.

Finalmente em 14 de Maio reuniu a **Comissão especial** para estudar os melhoramentos a introduzir no processo seguido no estudo das questões, a fim de evitar dificuldades de aplicação, e sobre a oportunidade da criação pelo U. I. C. de prémios destinados a incitar invenções que apresentem um interesse de ordem internacional.

No próximo número daremos um resumo destas sessões.

"Revista Insular"

No próximo mês de Julho, sae o primeiro número da «Revista Insular» que se propõe defender e propagar as belezas insulares.

Tratará também a «Revista Insular» todos os assuntos que interessem à Patria e inserirá uma secção de actualidades.

Serão colaboradores da «Revista Insular» os Srs: Professor Dr. Azevedo Neves, coronel Francisco Afonso Chaves, Dr. Armando Narcizo, D. Gabriel Urigüen, Dr. Leopoldo do Vale, Jaime de Figueiredo, Dr. José Bruno Tavares Carreiro, Rolando de Viveiros, Mariano Cabral, major José Agostinho, Abel Moutinho Jaime Brazil, tenente Anciceto Santos, tenente Frederico Lopes, Soeiro da Costa, comandante Vieira de Matos, Rato Cunha e Tenente Pinto Correia.

A redação e administração é na rua da Horta Sêca, 7, 1.^o

Curso de câmbios, comparados

	Em 16 de Maio		Em 1 de Junho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	94\$75,0	—	94\$78,0
Paris	—	\$59,0	—	\$64,0
Madrid	—	2\$82,0	—	2\$96,0
Berlim	—	4\$67,0	—	4\$67,0
Amsterdam	—	7\$86,0	—	7\$92,0
New York	—	19\$35,0	—	19\$55,0
Roma	—	\$71,5	—	\$74,0
Suissa	—	3\$76,0	—	3\$78,0
Bruxellas	—	\$58,0	—	\$61,0
Libras	96\$00,0	100\$00,0	96\$00,0	100\$00,0

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros — N.º 9, de 10 de Maio.

Brazil-Ferro-Carril — N.º 449, de 6 de Maio.

Bulletin de L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer — N.º 5 de Maio.

Gaceta de los Caminos de Hierro — N.ºs 3.470 e 3.476 de 10 de Março e 10 de Maio.

The Railway Gazette, — N.ºs 19 e 20, de 7 e 14 de Maio.

Rivista Técnica delle Ferrovie Italiane, — N.º 4, de 15 de Abril.

Information — N.º 300 de 14 de Maio.

D. Gabriel Urigüen

Nos primeiros dias deste mês, deve dar-nos o prazer da sua visita o ilustre e distinto engenheiro D. Gabriel Urigüen nosso querido colaborador e amigo.

Sua Ex.^a que vem em digressão a Portugal aproveita a oportunidade para tomar umas notas sobre assuntos ferro-viarios e visitar algumas das nossas industrias.

V Salão de Automoveis do Porto

De 10 a 20 de Junho, realisa-se no Palacio de Cristal no Porto o V Salão de Automoveis promovido pelo Automovel Club de Portugal.

Acham-se inscritos quasi todos os representantes das diferentes marcas de automoveis, devendo resultar brilhante o V Salão, onde os técnicos e amadores do automobilismo irão vêr e analisar os progressos que a engenharia tem introduzido nos novos modelos, e que são verdadeiros prodígios de mecanica.

ARREMAÇÔES

Venda de carris e frações

Esta Companhia tem, na estação de Figueira da Foz, cerca de 800 carris com o comprimento de 8 metros e o peso de 25 a 29 quilos por metro e cerca de 30.000 quilos em frações de carris, que pretende vender como sucata.

Recebem-se propostas até ao dia 5 de Junho p. f. para totalidade, ou para lotes não inferiores a 100 carris.

No caso de adjudicação o comprador depositará na Thesouraria da Companhia em Figueira da Foz, metade do valor da venda. A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior prebão oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 20 de Maio de 1926.

O Engenheiro Director da Exploração
J. Abranches

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA

(Relatório)

(Continuação do n.º 922)

c) — de terem feito serviço diário, desde 5 de Junho a 31 d'Outubro e três vezes por semana desde 1 de Novembro até 31 de Dezembro de 1925, os combóios «tramways» n.º 31 e 34;

d) — de terem sido postos em circulação duas vezes por semana os combóios «tramways» n.º 36 e 37, que não existiam em 1924;

e) — de terem sido utilizados desde 5 de Junho até 31 de Dezembro de 1925, mais quatro vezes por semana, entre Santa Comba e Mangualde, os combóios de mercadorias n.º 41 e 42.

A receita por kilometro-trem em 1925, tendo sido de Esc. 19\$17, foi sensivelmente inferior á de 1924.

Excedentes das receitas sobre as despesas

As contas da Exploração em 1925 mostram o seguinte resultado em confronto com as do ano precedente:

Classificação	1925	1924	Diferenças em relações a 1924
Receitas.....	13.757.056\$03	14.122.584\$19,4	— 365.531\$16,4
Despesas.....	12.601.627\$83,4	12.712.329\$16,5	— 110.701\$33,1
Excedentes	1.155.425\$19,6	1.410.255\$02,9	— 254.829\$83,3

Trabalhos extraordinarios e complementares

Acquisição e construção de material

Novas instalações

No ano findo renovaram-se 12,290 metros de via, tendo sido levada a importancia destes trabalhos ás contas da Conservação.

Receberam-se as tres restantes locomotivas que tinham sido encomendadas á Fabrica Henschel & Sohn, de Cassel por conta das Reparações devidas pela Alemanha a Portugal, figurando apenas na Conta de Primeiro Estabelecimento as 2 que já nos foram definitiva e oficialmente entregues.

No intuito de dar um maior impulso á produção das nossas Oficinas e de aperfeiçoar os seus methodos de laboração, adquiriram-se algumas maquinas—ferramentas, de modelos modernos, e instalou-se uma Central Electrica; o que foi custeado pelas nossas antigas reservas.

De conformidade com o preceituado nos Estatutos e no Convenio, retirámos da Reserva Convencional os fundos necessários para a compra de 24 vagões O de 20 toneladas, e para ocorrer á construcção nas nossas Oficinas de 3 furgões, 3 carruagens de corredor lateral de 2.ª classe e 2 idem de 3.ª classe.

Porto de Figueira

Em 1925 apenas se executou um troço de muralha destinada a regularisar a margem Norte e fizeram-se algumas dragagens sem grande resultado pratico, não obstante a importante verba despendida.

Estradas

No ano passado não foram sequer feitas as urgentes reparações de que carecem muitas das estradas que dão acesso ás nossas estações; as quaes, encontrando-se já no mais lamentavel estado de conservação, estão servindo de estorvo ao desenvolvimento agricola e comercial da região e á expansão do nosso trafego.

Decreto n.º 9551 de 28 de Março de 1924

Em nosso relatorio referente ao Exercício de 1924, diziamos ter recorrido para o Supremo Tribunal de Justiça da decisão do Conselho de Ministros, que resolvera não haver logar a arbitragem sobre as três questões, para cuja decisão a nossa Companhia a reclamara, por estarem claramente incluídas no art.º 67 do contracto de 1878.

Caberia, pois, dizer aqui qual a decisão do Tribunal, a que estava affecto o recurso.

Em contrario, só temos infelizmente a registar que áquele Supremo Tribunal de Justiça, em cuja hombridade tão plena confiança,

depositavamos, foi cassada a competencia para conhecer da questão.

Pelo Decreto n.º 11.250, de 19 de Novembro de 1925, foi resuscitado, com as respectivas auditorias, o Supremo Tribunal Administrativo, e para o julgamento d'este transitou a nossa questão.

Para que não transitasse seria necessario, conforme o art.º 4.º § unico d'este Decreto 11.250, que no processo estivessem já lançados 5 vistos de juizes.

Ora, em o nosso processo, já 6 juizes tinham posto os seus vistos; mas dois d'estes tinham-se inutilisado, um por aposentação, outro por obito, dos juizes respectivos.

Teve, pois, o processo de transitar para o Supremo Tribunal que o Decreto resuscitou.

—E que admira que este não revogasse a decisão do Conselho de Ministros, se precisamente para este e fins analogos foi publicado o Decreto 11.250 e desapossado o Supremo Tribunal de Justiça de quasi todos os recursos que lhe estavam affectos.

Ainda que a decisão do Supremo Tribunal Administrativo nos tivesse sido favoravel, ficaríamos dependentes do Governo.

Com efeito não se limitou o Governo a precaver-se com o referido Decreto 11.250.

Poucos dias passados, publicava o Diario do Governo outro diploma em que, a pretexto de se introduzirem algumas modificações no Regulamento d'este ultimo Tribunal Supremo, se estatuiu (art.ºs 8.º e 9.º) que as suas decisões, sempre que se trate de recursos de actos ou decisões do Governo (precisamente o nosso caso) são meras consultas, subordinadas á homologação do executivo.

Assim, pois, favorável que nos tivesse sido a decisão do Tribunal, ficaríamos sempre sujeitos á suprema e decidida vontade do Governo de nos privar da expressa garantia do nosso Contracto, que é o recurso ao Tribunal Arbitral.

Teriam ficado assim esgotado todos os recursos da nossa defeza contra o que continuamos a considerar violencias graves em violação do Contracto de 1878?

O caso está affecto ao nosso Contencioso, que há-de estudá-lo com a maior atenção.

Caixa de Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1925	
o Capital da Caixa de Aposentações elevava-se a	Esc. 581:021\$66,2
Em 31 de Dezembro de 1924	
o mesmo Capital era de	" 439:818\$66,4
Augmento em 1925	" 141:202\$99,8

O Capital da Caixa de Aposentações em 31 de Dezembro de 1925, estava representado pelos seguintes valores ao preço do custo:

200 obrigações 4 1/2 % 1. ^a serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.	Esc. 9.708\$91
400 obrigações 4 1/2 % 2. ^a serie da mesma Companhia	" 19.251\$35
80 obrigações 3 % 1. ^o grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.	" 4.650\$51,2
60 obrigações 4 1/2 % do Caminho de Ferro da Beira Baixa.	" 4.685\$00
50 obrigações 4 1/2 % 2. ^o grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	" 3.700\$00
50 obrigações hypothecarias do Banco Nacional Ultramarino 6 %	" 3.966\$20
100 obrigações 4 1/2 % ouro do mesmo Banco.	" 8.236\$65
450 obrigações 4 1/2 % coupon da Companhia das Aguas de Lisboa	" 27.560\$20
300 obrigações 4 1/2 % nominativas da mesma Companhia.	" 15.830\$72
1.000 obrigações 6 % da Companhia Industrial de Portugal Colonias	" 54.781\$97
1.950 obrigações 10 % da mesma Companhia, do valor nominal de Esc. 18\$00 cada	" 27.312\$66
200 obrigações 6 1/2 % ouro Empréstimo do Governo portuguez de 1923	" 87.303\$29
935 obrigações, 10 % com prémios da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez	" 89.188\$44
600 obrigações 10 % da mesma Companhia.	" 37.946\$18
129 Acções nominativas do Banco Nacional Ultramarino	" 24.848\$50
2 Bilhetes de Tesouro Portuguez de Esc. 50.000\$00 cada	" 100.000\$00
Total	" 518.970\$58,2
Depositado no Banco Burnay, vencendo juros de 6 % ao ano	" 62.049\$13
Em Caixa.	" 1\$95
	" 581.021\$66,2

No ano de 1925 foram comprados, para capitalização das disponibilidades, os seguintes valores:

60 Obrigações 4 1/2 % 1.^a serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; 123 Obrigações 4 1/2 % 2.^a serie, da mesma Companhia; 45 Obrigações 6 % Banco Nacional Ultramarino; 51 Obrigações 4 1/2 % ouro, do Banco Nacional Ultramarino; 50 Obrigações 4 1/2 % coupons, da Companhia das Aguas; 100 Obrigações nominativas, da mesma Companhia; 1.950 Obrigações 10 % da Companhia Industrial de Portugal e Colonias; 33 Obrigações 6 % da mesma Companhia; 600 Obrigações 10 % da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez; tendo sido convertidas as 1.500 Obrigações 6 % serie A da Companhia Geral de Credito Predial Portuguez em 940 Obrigações, 10 % com prémios, e subscriptas 29 acções do Banco Nacional Ultramarino, nova emissão.

Alem d'isso foram amortizadas no mesmo ano 5 Obrigações 10 % com prémios, da Companhia Geral de Credito Predial Portuguez, 33 Obrigações 6 % da Companhia Industrial de Portugal e Colonias, 1 obrigação 4 1/2 % ouro, do Banco Nacional Ultramarino, e vendidas 50 acções d'este Banco.

Balanço em 31 de Dezembro 1925

Estabelecendo-se a comparação entre as verbas das varias Contas de que se compõe o balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1925 com as do ano anterior, encontram-se algumas diferenças, cuja explicação passamos a dar:

Activo

Primeiro Estabelecimento—Esta conta está acrescentada com o custo das 2 locomotivas que foram adquiridas na Alemanha por conta das reparações, tendo a nossa Companhia já pago, em 1925, a importancia da 1.^o prestação.

Abastecimentos—Esta conta é representada pelas seguintes existencias:

Classificação	1925	1924	Diferenças
Armazens Geraes	2.693.054\$04,9	2.681.550\$46,4	+ 11.503\$58,5
Officinas.	49.435\$22,6	7.295\$83,1	+ 42.139\$39,5
Parque de Combustiveis.	97.169\$89,4	772.657\$81,9	- 675.487\$92,5
Parques da Via.	918.627\$68,8	467.675\$26,6	+ 450.952\$42,2
Parque Auxiliar.	116.785\$39,3	91.193\$86,8	+ 25.591\$52,5
Totales.	3.875.072\$25	4.020.373\$24,8	- 145.300\$99,8

Passivo

Reserva Convencional—O saldo d'esta conta em 31 de Dezembro de 1924 era de . . . Frs. ouro 705.512,04

Nos termos dos Estatutos e do Convenio foi reforçada com os juros das Obrigações em carteira e das disponibilidades em especie na importancia de. " 120.554,66

Total da Reserva Convencional Frs. ouro 826.066,70

A deduzir: de conformidade com o disposto no artigo 62 dos Estatutos o custo dos 24 vagões adquiridos em 1925 e as

importancias pagas pela construcção de 3 furgões e 5 caruagens nas nossas Oficinas. . .	"	143.887,50
Saldo em 31 de Dezembro de 1925	"	<u>682.179,20</u>

Liquidação final do Exercício de 1925

O saldo que passou do Exercício de 1924 para ser aplicado aos encargos das Obrigações de 2.º grau, foi de. Esc. 113.833\$70

Menos:

Custo de 880 Obrigações 3 % 2.º grau amortizadas. Esc. 57.257\$65,8

Pagamento d'impostos em França e diferenças de cambio. Esc. 55.468\$62,6 112.726\$28,4

Saldo não aplicado que transitou para 1925 Escudós 1.107\$41,6

Agradecendo muito reconhecidamente ao Conselho Fiscal a sua muito util e prestimosa colaboração, endereçamos igualmente os nossos efusivos agradecimentos aos Srs. Inspector Geral, Engenheiro Adjunto á Administração, Director da Exploração e Chefes de Serviço, pelos bons, inteligentes e zelosos serviços que prestaram a nossa Companhia com a maior dedicação.

Deixamos aqui também consignados os nossos louvores para todos os funcionarios e agentes, sem distincção de categorias, que no exercicio das suas funções souberam, pela boa conducta e pelo fiel e escrupuloso cumprimento dos seus deveres, impor-se á estima e consideração dos seus superiores.

Resoluções

Temos a honra de propôr as seguintes:

1.ª—Que aproveis as Contas, Balanço e mais actos respeitantes á Gerencia de 1925 (46.º Exercício).

2.ª—Que, de harmonia com o que está prefixado nos artigos 22 e 34 dos Estatutos, procedaes á eleição de dois Administradores, em substituição dos Ex.^{mos} Srs. Conselheiro Francisco Cabral Metello e Jules Empis (podendo ser reeleitos) que terminam agora o seu mandato, e de trez Membros efectivos e dois Suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 23 de Abril de 1926.

O Conselho d'Administração

Em Lisboa

Julio Marques de Vilhena, Presidente
Francisco Cabral Metello
Carlos A. Soares Cardoso (Visconde do Marco)
Henrique Burnay (Conde de Burnay)
João Sequeira Nunes
A. J. Simões d'Almeida
Luiz Ferreira da Silva Vianna

Em Paris

Tony Chauvin
André Walter
Paul Gravier
Jules Empis

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em obediencia ás disposições da Lei e dos Estatutos, verificámos, como nos cumpria, toda a escripturação, e acompanhámos sempre todo o movimento da Companhia; ficando-nos a grata impressão de só termos de louvar a boa ordem e organização de todos os serviços, e a clara e perfeita arrumação das contas, cujo exame se facilita pelo desenvolvimento que os diferentes mapas oferecem, e que denotam o cuidado inteligente que preside á sua elaboração.

Mais uma vez, através do esclarecido Relatorio do Conselho d'Administração, os srs. Accionistas podem bem avaliar da situação da Companhia, e de como foi ingrata a exploração durante o exercicio de 1925, principalmente se atendermos ao agravamento dos encargos resultante dos novos impostos, que de uma forma tão onerosa vieram ainda mais augmentar as dificuldades que na epoca presente atravessam as empresas de Caminhos de Ferro.

Os esforços empregados pelo Conselho d'Administração para fazer face a este augmento de despesas ficam bem patentes no seu Relatorio e verificam-se pela diferença para mais de Esc. 310.818\$28,6 no total das receitas da Companhia, em relação ao total das receitas do ano anterior.

O grave augmento de impostos que a Companhia teve de suportar, não permite, pois, mais apreciaveis resultados para os productos liquidados da exploração, que foi cuidadosa e inteligentemente orientada.

Ao Conselho d'Administração, e em especial ao sr. Administrador Delegado, aqui significamos os nossos agradecimentos e muito apreço pela sua comprovada e constante dedicação pela Companhia.

Em conclusão, somos de parecer:

1.º—Que aproveis o Relatorio, Contas, Balanço e mais actos do Conselho d'Administração no exercicio de 1925;

2.º—Que deis um voto de louvor ao Conselho d'Administração, Comité de Paris e Administrador Delegado, Ex.^{mo} Sr. Luiz Ferreira da Silva Viana, pelos dedicados serviços prestados á Companhia;

3.º—Que, de harmonia com o que está prefixado nos artigos 22 e 34 dos Estatutos, procedaes á eleição de dois Administradores, em substituição dos Ex.^{mos} Srs. Conselheiro Francisco Cabral Metello e Jules Empis (podendo ser reeleitos) que terminam agora o seu mandato, e de três membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 24 de Abril de 1926

O CONSELHO FISCAL

D. Eugenio de Mendia (Marquês de Mendia)
Pedro de Gusmão
Mario Tavares de Carvalho