

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 947

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRETOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Junho de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Souza.	pag. 137
Tráfego internacional P. H. F.	" 156
O pagamento das horas extraordinárias nos caminhos de ferro espanhóis.	" 156
Câmara portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro.	" 157
A Patria - Sociedade Alentejana de Seguros	" 157
Uma cooperativa para construção e exploração de uma linha férrea em Espanha.	" 157
Grupo Instrutivo Ferroviário	" 157
Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha, pelo Visconde d'Alcobaça	" 158
Rajadas de combóios na linha electrificada de Paris-Saint Germain	" 159
Linhas Portuguesas	" 160
Assembleia Geral da Companhia da Beira Alta	" 160
A Aviação Comercial	" 161

Comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado	pag. 161
A instrução profissional nos caminhos de ferro brasileiros	" 161
Conferência Internacional de Bucareste	" 161
Parte Oficial	" 162
José Paulo Barradas	" 163
Grande desastre ferroviário em Espanha	" 163
Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	" 164
Um melhoramento a introduzir nas nossas Gares fechadas	" 164
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	" 165
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatório)	" 165
Viagens e Transportes	" 165
Monte-Pio Ferroviário	" 165
Arrematações	" 165
A passagem dos Caminhos de Ferro do Estado para a C. P.	" 168
Serviço directo de Carruagens-camas entre Espanha e Itália	" 168

O ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

Os seus antecedentes

por J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação do n.º 946)

Dois factos novos se deram, que importa ter em conta. Em 1919 o fundo especial dos C. F. E. foi dotado com a receita integral dos impostos do trânsito e selo em todas as linhas do país, que já se aproxima hoje de 20.000 contos anuais e não tardará em ir a 30.000. Assim ficaram afectos exclusivamente a duas regiões determinados recursos, vindos de todas as linhas do país e que deviam ter mais larga e equitativa distribuição.

Creou-se além disso a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, com representação das chamadas forças vivas e de diversos organismos da Administração civil e militar.

Essa corporação consultiva deve pronunciar-se sobre as questões técnicas e económicas relativas a essa rede ferro-viária: construção e concessão de linhas, contractos com empresas, tarifas etc. Não devem ser distraídas do seu exame, de mais largos horizontes e tendo em conta as conveniências gerais do país, os assuntos capitais que interessam a economia dos C. F. E.

Sobretudo em matéria de tarifas, de impostos, de regras gerais de exploração, não se pode menosprezar a solidariedade das diferentes linhas, nem renunciar ao exame das questões em conjunto.

Dispensa-se pois um Conselho de administração

VIII

A ORGANIZAÇÃO PROPOSTA

ENTENDE a Comissão que se deve alargar a esfera de acção das duas Direcções, dando a cada uma todos os órgãos necessários e relativa autonomia, simplificando-os porém segundo regras da mais rigorosa autonomia, que se impõe hoje mais do que nunca a todos os serviços.

Não se dispensa todavia um organismo central, ordenador e fiscal, intermediário entre as Direcções e o Ministro, podendo ser um Conselho de administração com a sua Comissão executiva, como até à reforma vigente, ou uma Administração geral segundo a formula adoptada em 1920 para os diversos serviços técnicos e administrativos do Ministério, devidamente simplificada porém.

O Conselho cumpriu satisfatoriamente a sua missão na primeira fase, em que tudo estava no seu lugar e funcionavam normalmente os diferentes graus da hierarquia. Capitulou mais tarde perante a indisciplina crescente do pessoal e não soube desempenhar cabalmente a sua função. À medida que esta se amesquinava e falseava, crescia o número dos vogais do Conselho com a mira nas regalias inerentes ao cargo.

junto da Administração geral, aproveitando-se a Junta Consultiva para esclarecer os problemas geraes de administração.

Equalmente dispensável é um Conselho fiscal, relativamente a uma administração que está estreitamente subordinada nas nomeações e promoções, nos contractos e nas contas de gerência ao Conselho superior de finanças.

Assim pois, basta um administrador geral, escolhido pela sua competência, dotado de largas atribuições, com dois adjuntos técnicos, especialmente encarregados cada um deles de preparar os assuntos relativos a uma das Direcções. As resoluções que transcendem o mero expediente podem ser tomadas com audiência prévia de uma espécie de conselho consultivo presidido pelo administrador geral e formado pelos adjuntos, pelo consultor jurídico e pelos directores das duas linhas para isso convocadas.

As atribuições fixadas á Junta Consultiva na sua organização devem ser extensivas aos C. F. E. e abranger os planos de construção de linhas e distribuição anual dos recursos do fundo especial.

Os limites de competência da Administração General e dos directores podem ser alargados.

Um dos adjuntos deve presidir á Administração da Caixa de aposentações.

A organização dos serviços de administração deve ser consideravelmente reduzida em harmonia o alargamento de funcções das Direcções. Importa renunciar á concentração dos serviços de fiscalização, tráfego, saude e construção. Também não há necessidade de crear um serviço especial de contencioso. Basta que a Administração geral tenha um consultor jurídico, ajudante de procurador geral da República.

Quanto aos aprovisionamentos, há certa vantagem na sua unificação. Diversos materiais, dos que representam o principal dispêndio, como carvão, ólios, travessas, material de via, etc. podem ser adquiridos em comum. Assim se procedia antes da criação da Administração geral. Era a Comissão executiva do Conselho quem preparava essas aquisições, sem necessidade de um serviço especial.

Pode ficar um dos adjuntos do Administrador geral encarregado de superintender especialmente nos abastecimentos e preparar de acordo com as Direcções as aquisições em comum.

A estatística pode do mesmo modo ser centralizada na secretaria da Administração que coordene e unifique os elementos preparados nas Direcções.

A' testa da Secretaria deve estar um secretário geral, que dirija as duas secções: Expediente e Contabilidade e Estatística e Caixa.

Assim pois, poder-se-ia fixar o seguinte eschema:

ADMINISTRAÇÃO GERAL

Um administrador e dois adjuntos, tendo um secretário.

SECRETARIA

Expediente e aprovisionamentos.

Contabilidade.
Estatística.
Caixa.

e um consultor jurídico.

Vejamos agora como se devem organizar as Direcções.

Não foram satisfatórios os resultados da experiência acerca da inovação introduzida em 1919 pela criação do cargo de chefe de exploração, que supervisiona nos serviços de movimento, fiscalização e tráfego com a função de unificar e tornar mais rápida a sua acção conjunta, reduzindo e simplificando o expediente.

Pode-se suprimir o serviço de tráfego, passando-o, assim como as reclamações, para o movimento.

Equal supressão é de aconselhar do serviço de construção, que pode ficar a cargo do de via e obras quando haja poucas construções. Devem-se suprimir neste último as divisões.

O serviço de saúde deve pertencer exclusivamente a cada Direcção.

O serviço de armazens gerais poderia ser eliminado por economia, ficando cada um dos serviços de via e tracção encarregado da aquisição dos seus materiais, fornecendo o segundo ao Movimento o que esse serviço não adquiria directamente.

Tendo todavia em conta a tradicional existência dêsse serviço nas direcções, será preferível aconselhar o seu restabelecimento.

Cada Direcção fica assim com uma secretaria e 7 serviços.

Os serviços da Caixa ficariam a cargo da Contabilidade numa secção especial.

Os dois serviços de Fiscalização e Movimento poderiam ficar directamente subordinados ao sub-director com as funções de chefe de exploração.

Eis o eschema da organização que se poderia propôr para as Direcções :

	Secretaria.	
Direcção:	Contabilidade e tesouraria	Contabilidade.
1 Director.....	Fiscalização e estatística	Estatística.
1 Sub director	Movimento e tráfego	Movimento.
	Via e obras e construção	Tráfego.
		Reclamações.
		Conservação.
		Estudos e construções.
		Obras metálicas.
	Tracção e oficinas.	
	Armazéns gerais.	
	Saúde.	

Como ainda há pouco existiam os dois serviços de construção, poderiam manter-se enquanto houver trabalhos que os justifiquem. Por isso no pro-

jecto figuram êsses serviços, que no esquema se fundem com o de Via e Obras. O mesmo se pode fazer em relação ao tráfego.

A fórmula indicada tem carácter transitório. Para que seja benéfica, importa sobremaneira que, tanto á testa das direcções como de Administração geral, estejam engenheiros com as qualidades de competência e prudente energia que se requerem para uma acção restauradora da disciplina e conducente à máxima eficiência dos serviços dentro de um critério de simplificação e rigorosa economia.

No projecto do decreto junto se indica o modo de pôr em prática a fórmula administrativa proposta, passando-se rapidamente e com as mínimas perturbações possíveis do regime actual, para o que o deve substituir transitóriamente.

Synopse das receitas e despesas d'exploração dos C. F. E de 1899-1900 a 1922-1923

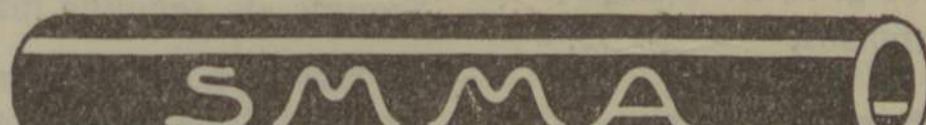
Anos económicos	Receita do tráfego líquido			Despesa de exploração			Receita líquida			Extensão esplorada					
	Escudos			Escudos			Escudos								
	S. S.	M. D.	Total	S. S.	M. D.	Total	S. S.	M. D.	Total	S. S.	M. D.	Total			
1899-1900	344:301\$	1.055:055\$	1.899:356\$	526:766\$	591:368\$	1.118:155\$	317:414\$	463:686\$	781:201\$	480	343	823			
1900-1901	966:340\$	1.167:509\$	2.133:849\$	590:569\$	566:357\$	1.157:426\$	375:771\$	600:652\$	976:423\$	487	343	830			
1901-1902	1.088:769\$	1.242:722\$	2.331:191\$	664:693\$	634:374\$	1.299:61\$	424:076\$	608:317\$	1.032:423\$	489	343	832			
1902-1903	1.178:344\$	1.267:076\$	2.445:420\$	717:309\$	627:950\$	1.345:259\$	461:036\$	639:125\$	1.100:161\$	504	343	847			
1903-1904	1.220:359\$	1.288:006\$	2.508:365\$	713:257\$	677:541\$	1.390:798\$	507:102\$	610:465\$	1.117:567\$	520	343	863			
1904-1905	1.155:772\$	1.358:408\$	2.514:180\$	832:576\$	675:795\$	1.508:771\$	323:197\$	682:612\$	1.005:809\$	540	343	883			
1905-1906	1.211:126\$	1.422:435\$	2.653:561\$	879:670\$	687: 71\$	1.566:741\$	331:456\$	735:364\$	1.066:820\$	577	347	924			
1906-1907	1.348:007\$	1.465:681\$	2.813:687\$	938:11\$	775:646\$	1.712:756\$	410:897\$	69 :034\$	1.100:931\$	602	369	971			
1907-1908	1.314:970\$	1.530:578\$	2.845:548\$	891:288\$	817:159\$	1.708:437\$	423:682\$	713:429\$	1.137:111\$	624	403	1:027			
1908-1909	1.367:533\$	1.595:994\$	2.966:527\$	911:008\$	860:996\$	1.772:004\$	456:525\$	737:998\$	1.194:523\$	665	409	1:024			
1909-1910	1.567:426\$	1.608:982\$	3.176:108\$	990:972\$	935:728\$	1.926:70\$	576:453\$	673:254\$	1.248:708\$	679	422	1:101			
1910-1911	1.656:412\$	1.7 8 303\$	3.364:715\$	1.050:565\$	991:209\$	2.041:874\$	695:747\$	717:094\$	1.322:841\$	681	433	1:114			
1911-1912	1.858:868\$	1.709:512\$	3.568:380\$	1.249:117\$	1 087:898\$	2 336:925\$	609:751\$	621:704\$	1.231:455\$	681	460	1:141			
1912-1913	1.898:167\$	1.802:305\$	3 700:473\$	1.291:252\$	1.107:941\$	2.399:293\$	606:315\$	694:364\$	1.301:180\$	681	467	1:148			
1913-1914	1.880:391\$	1.851:791\$	3.732:182\$	1.480:415\$	1.138:676\$	2.619:091\$	399:976\$	713:114\$	1.113:091\$	681	477	1:158			
1914-1915	1.769:778\$	1.581:476\$	3.351:249\$	1.443:020\$	1.189:415\$	2.633:335\$	325:853\$	392:061\$	717:914\$	706	477	1:183			
1915-1916	2.132:133\$	1.984:002\$	4.116:115\$	2.127:482\$	1.528:223\$	3.655:706\$	4:631\$	455:779\$	460:409\$	723	483	1:206			
1916-1917	2.874:199\$	2.219:214\$	5 093:414\$	2.934:378\$	2.141:739\$	5.076:118\$	—	60:179\$	77:475\$	17:296\$	723	483	1:206		
1917-1918	4.151:119\$	2.723:848\$	6.874:967\$	4.282:946\$	2.770:012\$	7.052:958\$	—	131:827\$	—	46:164\$	—	171:991\$	746	483	1:229
1918-1919	4.903:666\$	3.359:106\$	8.262:772\$	5.616:281\$	4.966:531\$	10.581:812\$	—	717:615\$	—	1.607:425\$	—	2.319:408\$	—	—	—
1919-1920	6.911:600\$	5.293:312\$	12.204:91 \$	9.039:049\$	8.243:934\$	17.282:983\$	—	2.127:450\$	—	2.950:064\$	—	5.078:071\$	—	—	—
1920-1921	10.783:776\$	8.517:851\$	19.301:627\$	14.578:231\$	13.327:764\$	27.905:995\$	—	3.794:455\$	—	4.809:913\$	—	8.604:368\$	—	—	—
1921-1922	14.960:978\$	12.508:566\$	27.469:514\$	20.610:159\$	18.460:896\$	39.071:055\$	—	5.649:181\$	—	5.952:330\$	—	11.601:511\$	—	—	—
1922-1923	26.263:446\$	21.638:660\$	47.902:06\$	35.648:538\$	30.336:805\$	65.985:343\$	—	9.385:092\$	—	8.698:144\$	—	18.083:236\$	—	—	—

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

Representantes em Portugal e Colónias
SPECIA, Ltda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º - LI BOA



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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gás
comprimido

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

Tudo está na escolha do Administrador Geral, dos seus adjuntos e dos directores.

Reformadas a Administração geral e as Direcções, devem essas organizações proceder à revisão dos seus quadros e regulamentos, trabalho minucioso e árduo que a esta Comissão não pertencia empreender.

Lisboa, 12 de Março de 1924.

P. S. -- Já depois de escrito êste relatório recebeu-se a nota do material fluvial do Sul e Sueste, na qual figuram 5 vapores, 1 dos quais avariado, 2 em reparação e 2 em serviço, proporção lamentável que contrasta com o esmero da meticulosa conservação dos vapores em tempos anteriores.

2 rebocadores, está 1 em serviço e outro em reparação.

Tráfego internacional P. H. F.

Conferência de Granada

No dia 26 do mês findo realizou-se em Granada, nos magníficos salões do «Alhambra-Pálace», a primeira sessão da Conferência Internacional de Tráfego P. H. F., em que tomaram parte delegados das linhas portuguesas C. P. e B. A., espanholas do Norte, S. F. P. e M. S., e francesas do Midi e de Orleans.

Os assuntos tratados nesta sessão e seguintes constam da Ordem do Dia a seguir transcrita.

1.ª Parte — Passageiros

- 1.ª Questão — a) Horário do Sud-Express.
- b) Aplicação da hora de verão.
- 2.ª Questão — Correspondência, em Medina del Campo da "rame" portuguesa e da "rame" espanhola, no sentido Lisboa-Paris.
- 3.ª Questão — Verificação dos atrasos na marcha do Sud-Express Paris-Lisboa.
- 4.ª Questão — Criação duma nova relação entre Medina e Lisboa, inserta nos novos combóios n.ºs 13 e 14 do Norte.
- 5.ª Questão — Restabelecimento do serviço de carruagens directas entre Lisboa e Medina.
- 6.ª Questão — Participação das companhias portuguesas na União Internacional para a venda de bilhetes de cupões combinados.
- 7.ª Questão — Transporte de bagagens e do correio em caixões carregados em plataformas, de forma a poderem ser rapidamente trasbordados pelo sistema em vigor entre a França e Inglaterra.

2.ª Parte — Mercadorias

- 1.ª Questão — Ratificação pelo Governo Português da Convenção de Berne.
- 2.ª Questão — Estudo das condições complementares especiais que seriam consideradas necessárias para o tráfego P. H. F. em vista da *mise en viguer* eventual da Convenção de Berne.
- 3.ª Questão — Ratificação eventual de certas cláusulas da tarifa 214 g. v. como consequência da entrada em vigor da C. I. M.
- 4.ª Questão — Transportes em vagões de eixos intermudáveis — Resultados.
- 5.ª Questão — Possibilidade de restabelecer os «portes a pagar» em tráfego da 214 g. v., de França para Portugal, assim como os reembolsos.

3.ª Parte — Questões diversas

Fixação da data e lugar do próxima conferência. Das resoluções tomadas daremos um extracto. Podemos, entretanto dar desde já a conhecer uma delas: o lugar da próxima conferência a realizar em 1928 — a nossa Curia.

O pagamento das horas extraordinárias nos caminhos de ferro espanhóis

O pagamento das horas extraordinárias aos empregados que não as recebiam no próprio dia e que se iam acumulando até atingir uma quantia importante, era há bastante tempo objecto de reclamações por parte dos interessados, sem que as empresas, embora reconhecendo a razão que lhes assistia, tivessem encontrado uma fórmula equitativa de resolver.

Essa fórmula encontrou-a agora o Governo que publicou um decreto criando a Caixa de Socorros e Pensões em cujo regulamento ficou previsto o caso, como se vê das seguintes disposições que literalmente traduzimos do decreto:

Art.º 1.º—Da importância dos atrasos que por horas extraordinárias reconhecidas aos operários no período compreendido de 1 de Novembro de 1921 a 30 de Junho de 1926, se repartirão 12 milhões de pesetas entre todos os operários com direito aos atrasos.

Para a distribuição desta quantia classificam-se os agentes em três grupos, segundo os seus ordenados e gratificações anuais que desfrutavam em 30 de Junho de 1926, sem ter em conta gratificações e remunerações que possam receber por outros conceitos inferiores a 3.000 pesetas, compreendidos entre 3.000 e 5.000 ou superiores a 5.000.

A repartição da referida quantia far-se-há de maneira que, dentro de cada grupo, todos os agentes recebam a mesma importância, e que as que correspondem aos de cada um desses grupos estejam em relação ao terceiro quarto e quinto.

O pagamento destas quantias, será feito pela Junta directora da Caixa de Socorros e Pensões, que se forma, segundo o art.º 2.º, prévias relações apresentadas pelas companhias, conforme o exposto no art.º 1.º.

Art.º 2.º—Com o importe restante dos atrasos pendentes de abono ao pessoal ferroviário por horas extraordinárias até 30 de Junho de 1926, formar-se-há o capital representado por títulos intransferíveis emitidos pelas Companhias devedoras a 5 % ao ano, devendo abonar as companhias todos os impostos por forma que êsses 5 % sejam totalmente livres para a Caixa de Socorros.

Este rendimento será empregado em socorros e pensões a favor do pessoal e suas famílias respectivas que tivessem até esta data direito aos atrasos mencionados.

As companhias de caminhos de ferro devedoras destes atrasos deverão abonar o juro correspondente a êsses títulos por sete meses, à Caixa de Socorros e Pensões criada por este Real decreto e amortisa-la como se determina no art.º 8.º.

Em mais nove artigos são discriminadas as várias disposições atinentes à administração da Caixa; à maneira de pagar às famílias dos agentes já falecidos o que lhes é devido, bem como aos agentes reformados ou separados do serviço; a forma da Caixa resgatar os títulos, etc., etc.

A respeito deste decreto a que os jornais espanhóis têm feito largas referências, na maioria elogiosas, exprime-se o nosso colega *Ferrocarriles, Industria y Seguros*, da seguinte maneira:

Esta solución podrá no satisfacer individualmente a algunos, pero es indiscutiblemente una realidad inspirada en el bien colectivo y sin cicaterías, pues no solamente las Compañías van a cubrir el total de la liquidación de las jornadas devengadas superiores a ocho horas (lo que ha estado en el aire y en duda bastante tiempo), sino que el Gobierno amplia y generaliza el beneficio con una aportación anual importantísima. No sabemos de ningún país en que se haya logrado asegurar tan sólidamente el porvenir de un núcleo obrero.

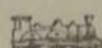
Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro

Na assembleia geral ordinária desta benemérita instituição portuguesa no Brasil, que teve lugar no dia 31 de Janeiro último, procedeu-se às eleições dos seus corpos gerentes, que ficaram assim constituídos:

DIRECTORIA — Manuel Teixeira Neves, presidente (Companhia Progresso Industrial Brasil-Bangú); Augusto Lopes Brandão, vice-presidente (Camisaria Progresso); Alfredo Rebêlo Nunes, 1.º secretário (Alfredo Nunes & C.ª); José Luís Monteiro, 2.º secretário (Muller & C.ª); José Magalhães Pacheco, tesoureiro (J. M. Pacheco & C.ª).

CONSELHO DIRECTOR — António Alvadia (Alvadia & C.ª); Comendador António de Almeida Carvalhais (Sequeira & C.ª); Comendador Cardoso Gouveia; António Ribeiro Seabra (Seabra & C.ª); Avelino Mota Mesquita (Ferreira, Souto & C.ª); Bernardo José de Figueiredo (Banco Comercial do Rio de Janeiro); Celestino Carvalho Azevedo (Azevedo, Barros & C.ª); Francisco de Moura Coutinho (União Manufactora de Roupas, S. A.); Hermínio Maria de Novaes (Fábrica de Tecidos Corcovado); Comendador João Reinaldo de Faria; José Gomes Lopes (J. Lopes & C.ª); Maximino Rodrigues Cruzeiro (Cruzeiro & C.ª); Nicolau Luís Cardoso Guimarães (N. Guimarães & C.ª); Pedro Magalhães Coutinho (Companhia de Seguros Brasil); Raimundo Pereira de Magalhães (Magalhães & C.ª); Zeferino de Oliveira.

COMISSÃO DE CONTAS — António Damião de Carvalho (A. D. Carvalho & C.ª); José da Cunha Brás (Zenha Ramos & C.ª); J. Sousa (Armazém Colombo).



A P A T R I A

Sociedade Alemtejana de Seguros

No dia 26 de Abril último reuniu na sua séde em Évora a assembleia geral ordinária desta sociedade, para discussão e aprovação do relatório e contas do seu conselho de administração.

Da leitura desse relatório conclui-se que, embora os lucros líquidos do exercício de 1926 tenham sido inferiores aos dos últimos anos, devido principalmente ao ramo agrícola, a posição da sociedade melhorou em relação a 1925, pois teve um acréscimo de 2:254 apólices, tendo sido emitidas pelos diversos ramos de seguros um total de 12:667.

Nos prémios nota-se um aumento de 429.585\$09 a mais do que em 1925.

A importância dos sinistros atingiu 1:681.075\$84, da qual 1:218.590\$54 pertence ao ramo agrícola.

No ramo Desastres no Trabalho dispendeu com 1:273 sinistrados e 30 pensionistas, 318.029\$08.

Os lucros líquidos foram 330.902\$52, dos quais, deduzidas as reservas matemáticas de 41.618\$72, fica o saldo de 289.283\$80.

Uma cooperativa para construção e exploração de uma linha férrea em Espanha

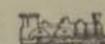
Segundo refere a interessante revista panhola *Ferrocarriles, Industria y Seguros*, o ministro de Fomento do país vizinho foi procurado por uma comissão constituída por representantes de diferentes povoações das províncias de Albacete e Cuenca, que lhe pediu a concessão dum caminho de ferro que, partindo de Argamasilla de Tomeloso vá até San Clemente, passando por Villarrobledo e El Provencio, e lhe apresentou um projecto, que parece original pelo carácter cooperativo que tem, para a construção e exploração da linha e que o ministro está estudando.

Consiste a nova fórmula na constituição duma empresa construtora, integrada por elementos interessados na obra, que reuniu o capital necessário para a construção, e uma vez a linha aberta à exploração, será estabelecida sobre a tarifa ordinária do transporte por caminho de ferro, uma sobretaxa equivalente à diferença entre essa tarifa e o custo da condução da mercadoria pela estrada ordinária.

Pelo valor dessas sobretaxas serão entregues uns cupões substituíveis por acções, marcando-se para esse facto um prazo, findo o qual as acções equivalentes aos cupões têm de ser entregues às câmaras respectivas.

Por esta forma, os usuários do caminho de ferro constituir-se-hão com os municípios, proprietários da linha quando tenham resgatado a totalidade das acções representativas do capital invertido pela empresa construtora e pelo juro legal, cessando nesse momento a aplicação das sobretaxas nas tarifas de transporte em vigor.

Havemos de convir que é engenhoso o processo apresentado que, ao que parece encontrou da parte do ministro que o está estudando, um amável acolhimento por lhe parecer uma fórmula fácil e excelente de pôr em execução e de prováveis resultados benéficos.



GRUPO INSTRUTIVO FERROVIARIO

Da direcção desta simpática instituição recebemos uma carta, que a falta de espaço nos impede de publicar, e na qual mostrando-se reconhecida para com a *Gazeta* pelo interesse que por ele temos manifestado, nos comunica que já se vão reconhecendo entre o pessoal os benéficos resultados do Grupo, pelo que se vê, de mês para mês, aumentar o número de associados.

O Grupo mostra-se também muito agradecido à Direcção da C. P., que ofereceu os serviços dos seus agentes técnicos para fazerem preleções noturnas na séde do grupo, bem como aos Srs. Joyce Dinis, engenheiro chefe da Divisão do Material e Tracção, e Manuel Campelo, engenheiro da 1.ª zona, que se inscreveram como sócios protectores.

Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha

pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

VI

(Continuação do n.º 946)

O total de mercadorias procedentes dos nossos portos e entradas em Sevilha pela via marítima, foi de 1:322 toneladas, figurando Lisboa como o porto que mais exportou para Sevilha. As exportações de Lisboa, foram por ordem de importância: gasolina, (454:844 quilogramas); petrólio, cortiça em pranchas, etc.; e a única exportação feita do Pôrto para Sevilha foi de lingotes e sucata de ferro, (460:000 quilogramas).

As mercadorias exportadas de Sevilha para Portugal, entraram sobretudo pelo porto de Lisboa, figurando na exportação azeite, cortiça em prancha, ácido e gases comprimidos, etc.

O número de barcos que entraram o ano passado no porto de Sevilha, foi de 1:883, registando 1.713:813 toneladas de arqueação. Neste movimento contribuiram os barcos portugueses com 3 únicos barcos à vela, que registaram 357 toneladas!

Entre os barcos estrangeiros que frequentam o porto de Sevilha, figuram em primeiro lugar os ingleses e logo em seguida os alemães.

O calado máximo com que se navegou o ano passado na ria do Guadalquivir e no porto de Sevilha, foi de 21 1/2 pés em marés intermediárias e navegaram barcos com a carga máxima de 5:000 a 5:500 toneladas.

As comunicações ferroviárias do porto de Sevilha são feitas pelas linhas de via larga das Companhias de M. Z. A. (Madrid, Zaragoza e Alicante) e C. F. Andaluzes. O movimento de vagões no porto, foi em 1925 de 25:117 vagões.

O porto de Sevilha vai progredindo de dia a dia. A exposição íbero-americana trazer-lhe há grande desenvolvimento.

Na visita que fizemos a Sevilha, no mês de Abril, observámos que se trabalhava com muita actividade. Nos edifícios destinados a receber os produtos das indústrias das diversas províncias espanholas, pouco faltava para estarem prontos.

Perante o agradável conjunto das instalações que se erguem nos terrenos da exposição e que confinam com o pôrto, comprehende-se a importância que para Sevilha e para a Espanha representa o certame que se prepara.

A Espanha mostra e mostrará nesta exposição, a manifestação sádia de um povo que quere fomentar ao máximo e com critério bem assente, as suas riquezas naturais.

O Rei, melhor do que qualquer outro, conhecedor dos interesses da nação espanhola, sugeriu ainda há pouco, quando visitou Sevilha, o estabelecimento de uma linha directa de vapores de Sevilha a Nova-York. Ao encontro da aspiração real apareceu a Companhia Transatlântica, que inaugurava esta linha com um dos melhores barcos transatlânticos da sua frota e esta iniciativa rasgada, não pode deixar de contribuir no desenvolvimento

do porto de Sevilha, trazendo-lhe uma nova fonte de receitas, nos muitos excursónistas norte americanos desejosos de conhecer as belezas artísticas dêste formoso e histórico recanto da velha Espanha.

O exemplo de Espanha é e deveria ser para Portugal um grande exemplo. Plenamente cônscia das suas possibilidades e do caminho que tem a seguir para as desenvolver, a Espanha trabalha e progride. Todas as idades e todas as classes se coadjuvam.

Terminando, que me seja relevada a ousadia de fazer as considerações que seguem. É preciso que em Portugal se faça boa administração, sem favoritismos, de modo que o respeito e a dedicação ao trabalho se possa estabelecer eficazmente.

Abra-se caminho aos novos e dê-se-lhes a oportunidade de contribuirem com a sua parte no trabalho nacional, pois êles, com certeza deixar-seão guiar pelos mais velhos, que têm a experiência e o saber dos anos.

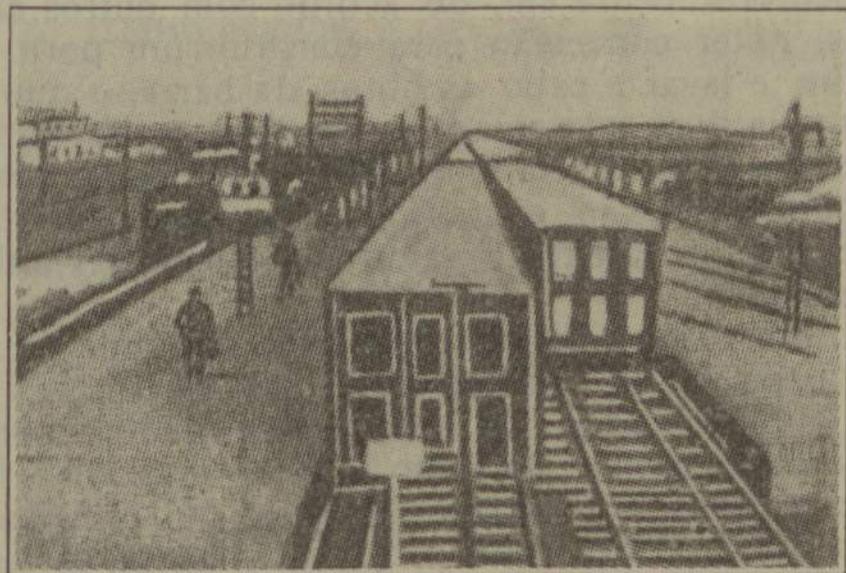
Alguém escrevia, sob o pseudónimo de «Ignotos»,



Jantar dos engenheiros da Associação, em Huelva

Rajadas de comboios na linha electrificada de Paris-Saint Germain

A administração dos Caminhos de Ferro do Estado francês acaba de modernizar a linha mais antiga da sua rede—de Paris a Saint Germain. Electrificada a linha, foi recentemente estabelecido um serviço de comboios directos, com magníficas carruagens e que às horas de maior afluência de passageiros partem à «rajadas», que se reproduzem de quinze em



Na estação de Rueil, mudança de passageiros de um para outro comboio sem terem de subir ou descer escadas

quinze minutos, à razão de quatro comboios por hora para Rueil, e de outros quatro para Saint Germain.

Os comboios duma mesma «rajada» partem de três em três minutos.

Estes comboios levam à partida de Paris todos os passageiros da linha por comboios que lhes são especialmente afectos:

- 1.º—Comboios directos até Saint Germain;
- 2.º—Comboios directos até Vénizet, com paragem em Pecq;
- 3.º—Comboios directos Bécon-les-Brugères, e onibus daí em diante até Rueil.

Os passageiros que se destinam a estações intermédias mudam de comboios nas estações de entroncamento, mudança que já ultimamente se efectuava em Rueil, sem ter de se subir nem descer escadas, graças ao sistema de cais que permite à «rame» que chega ao «terminus» ser recebida numa via central entre as duas vias descendentes e ascendentes de Saint Germain.

Os novos horários que, entraram ha pouco em execução, satisfazem cabalmente o público que habituado ao serviço rápido do Metropolitano dentro de Paris, compara com êsse o serviço de comboios

por ocasião do movimento de 28 de Maio findo, que competia aos novos de todas as idades, permitir e ajudar que se governe com competência e honestidade, e terminava êste articulista por dizer, depois de algumas breves considerações sobre o modo de levar ao fim o programa que delineava: que a prosperidade do país

para os arredores, sem mesmo se preocupar da diferença que existe entre êles.

Óra o novo serviço para Saint Germain pela forma que foi organizado excede em muito do Metro, pois se os comboios parsem em todas as estações do trajecto, que são nada menos de doze, em muito que fosse, como sucede nas linhas do Metropolitano de Paris, levariam mais doze minutos na viagem Paris-Saint Germain, que é efectuada em 24 minutos apenas.

As novas carruagens, que são muito confortáveis, são de dois tipos, como as da nossa linha de Cascais: automotoras e rebocadoras, que se combinam em elementos.

Nas horas de afluência agrupam-se três elementos formando uma «rame».

A atrelagem automática e a manobra efectuam-se com extrema facilidade.

Este novo serviço de comboios permite aos indivíduos que vivem em Saint Germain e que têm os seus empregos em Paris, ir almoçar a casa e voltar para o emprego, dispondo para isso de duas horas apenas.

Sabendo-se que entre as 18 e as 19 horas, mais de 40.000 passageiros partem todos os dias da esta-



As linhas eléctricas que asseguram o tráfego Paris-Saint Germain

ção de Saint Lazare para diferentes pontos dos arredores da capital, pode-se calcular a dificuldade de se estabelecer um horário que harmonise os interesses do público com as exigências do serviço. Esse «desideratum» alcança-se com o *dispatching* instalado na rede electrificada, que assegura perfeitamente o serviço.

depende hoje da actividade de todos; dos novos que desejem ter um futuro que permita o desenvolvimento das suas energias e dos velhos que procurem legar a seus filhos uma Pátria de que se não envergonhem.

Lisboa, 1927.

BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

LISBOA

Linhos Portuguesas

Linha de Cascais à Praia do Guincho. — A Câmara Municipal de Cascais representou ao Governo pedindo para serem estabelecidas as facilidades que é de uso conceder-se em casos idênticos, a favor da construção desta linha férrea, principalmente da concessão de garantia de juro ao capital nela empregado.

Escusado é encarecer a importância deste melhoramento para todo o concelho de Cascais, tanto sob o ponto de vista do comércio propriamente dito, como para os efeitos do turismo, pois a linha irá atravessar uma linda região em que entre belezas notáveis se destacam os parques da Marinha e a Praia Grande do Guincho, no sopé da serra de Sintra.

Linha do Vale do Sabor. — Por portaria de 13 do mês passado publicada no «Diário do Governo» de 18, II série, foi autorizada a abertura à exploração do trôço da linha férrea de Carviçais a Lagoaça, da linha do Vale do Sabor.

Linha do Oeste. — Por portaria de 13 de Maio último, foi declarada de utilidade pública e urgente a expropriação duma parcela de terreno situada à direita da linha do Oeste entre os quilómetros 160.815,35 e 160.838,67, com a superfície de 157^{m²},477 no lugar de Sismaria, Concelho de Leiria, pertencente a Maria Ferreira da Conceição, e destinado à ampliação das linhas e cais de mercadorias da estação de Leiria.

Linha da Beira Alta. — Consta que o sr. Visconde de Escuriza pensa em, de acordo com outros capitalistas, obter concessão para construir um porto na Figueira e levar a cabo as obras da barra, o que representaria para esta cidade um melhoramento importantíssimo, que iria, em muito beneficiar toda uma vasta e produtiva região do país e contribuir poderosamente para o desenvolvimento do tráfego das linhas da Beira Alta.

No dia 16 do mês passado os srs. visconde de Escuriza, seu irmão D. Manuel de Escuriza, Luiz Ferreira da Silva Viana, administrador-delegado visconde do Marco e coronel Balduino Seabra, andaram a inspecionar toda a linha e os traçados dos ramais que a companhia da Beira Alta projecta construir, de Gouveia e de Mangualde a Vizeu.

Depois do almoço, a que assistiu o engenheiro director da Companhia, sr. major Abranches, os visitantes seguiram de passeio, em automóveis, à Serra da Boa Viagem, acompanhados pelos srs. capitão do porto, comandante Casal Ribeiro, presidente da Associação Comercial e industrial; João José da Costa Monsanto, presidente da comissão administrativa municipal; José Pedro Fernandes Júnior, presidente da comissão de iniciativa e regente florestal; Manuel Alberto Rei e mais três vogais da Câmara.

Na volta, visitaram os escritórios, oficinas e armazéns, seguindo, depois, em combóio especial.

Assembleia Geral da Companhia da Beira Alta

Realizou-se no dia 29 do mês findo a última sessão da Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta para continuação dos trabalhos iniciados na sessão de 5 do mesmo mês relativamente à venda dum lote de acções da Companhia ao Sr. Visconde Escuriosa, assunto que havia levantado grandes clamores na imprensa.

Assumiu a presidência o Sr. Simões de Almeida.

Falou em primeiro lugar o Sr. Dr. Campos Ferreira que no tocante à venda das acções lembra que o seu intuito e o dos seus colegas requerentes da Assembleia Geral era de todo o ponto justo, já mais tendo tido qualquer deles em seus animos a ideia de maguar a direcção ou lezar os interesses da Companhia. O que a todos tinha movido era o interesse da verdade.

O sr. Silva Viana, do Conselho de administração, explicou o caso, afirmando que a empresa não correu ao arrendamento das linhas férreas do Estado por falta de dinheiro; e falou o sr. Fausto de Figuei-

redo para lamentar também o equívoco que determinou o sobresalto dos accionistas.

As coisas são o que são e não o que a gente quer que elas sejam — exclamou.

E, nesta orden de ideias, fez o elogio do sr. Visconde de Escuriosa e da direcção da Companhia; garantiu que acreditava piamente na grandeza do seu patriotismo, e acabou, repetindo que as coisas são o que são e não que a gente quere que elas sejam; que ninguém, no negócio posto, tivera em mente ofender as altas conveniências da nação.

O sr. Visconde de Escuriosa, chamado assim a terreno, pediu desculpa de não saber falar senão em espanhol e, dando vivas a Portugal, disse:

— Yo estimaba que era un negocio de mucho provecho y de mucha esperanza para este país. Un negocio que no tenia combinación ninguna con el gobierno, ni con qualquiera compañía grande ó pequeña de my país. Soy español en Espanha, soy português en la dirección de la compañía portuguesa.

A AVIAÇÃO COMERCIAL

Agora que se fala no estabelecimento duma empresa particular que vai estabelecer carreiras aéreas entre Lisboa, Madrid e Sevilha, e entre Lisboa e Porto, o que já não é sem tempo, vem a propósito dar a conhecer dos resultados obtidos em 1926 pelas linhas «Latécoére» da rede França-Marrocos, e que foram os seguintes:

Quilómetros percorridos, 2.458:570;
 Passageiros transportados, 5:426;
 Cartas transportadas, 6.149:489, pesando 109:857 quilos;
 Encomendas, 145:504 quilos.

Depois que entraram em serviço, os aviões da Companhia "Latécoére" já percorreram 11 milhões e meio de quilómetros ou seja duzentas vezes a volta da terra, e transportaram cerca de 23 milhões de cartas com destino a Marrocos, da Algéria e do Senegal.

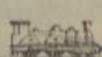
Eis aqui a progressão do movimento da companhia no que respeita ao trânsito de passageiros:

	Passageiros
1919.....	164
1920.....	892
1921.....	1.820
1922.....	2.784
1923.....	4.248
1924.....	4.128
1925.....	4.560
1926.....	5.426

Estes números, que são bastante animadores, talvez sirvam de incentivo à emprêsa que se criar em Portugal para meter quanto antes mãos à obra.

Portugal que, pela cabeça de Gago Coutinho resolveu o problema da aviação astronómica, não deve dormir sobre essa glória, cumprindo-lhe mostrar ao mundo inteiro que sabe também, como os outros países, aproveitar o lado prático das descobertas científicas.

Que venha, pois, o mais breve possível a aviação comercial.



Comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado

Por portaria de 12 de Maio último, a comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, criada por um decreto recentemente publicado ficou constituída pelos Srs.: engenheiro Francisco Pinto Teixeira, presidente; engenheiro Diogo Neff Sobral, adjunto; capitão da Administração Militar, Carlos David dos Santos, contabilista.

A instrução profissional nos caminhos de ferro brasileiros

O analfabetismo é ainda um grande cancro de que enferma o povo brasileiro e de que todos os serviços públicos ali mais ou menos se ressentem.

Na população ferroviária a percentagem dos analfabetos anda por uns 30 por cento, como o prova o número dos que existem na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que é de 2.807, 29,35 por cento dos empregados existentes nesta companhia.

Com o fim de concorrer para o extermínio deste mal social e principalmente para ir preparando empregados para o futuro, as empresas de caminhos de ferro brasileiros têm pouco a pouco ido montando escolas primárias para serem freqüentadas por todos os seus empregados que careçam dessa instrução, bem como pelos filhos dos empregados.

É já hoje grande o número dessas escolas onde o ensino é ministrado por funcionários das companhias aptos para tão útil mistér.

Entre as companhias que maior desenvolvimento têm dado ao ensino do pessoal, destaca-se a Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul, que só pela 3.ª Divisão (Locomoção), no ano de 1926 foram ministradas 3.079 aulas em 12 escolas, que tem montadas em diferentes pontos da rede e onde se matricularam 311 empregados.

Além da instrução primária geral vai ao mesmo tempo a companhia cuidando da instrução profissional, tendo estabelecido escolas de factores em Canôas, Montenegro, Santa Maria, Cacequi, Bagé, Cruz Alta e Passo Fundo; uma escola para operários em Garibaldi e uma escola para telgrafistas em Santa Maria, isto além da prática dos candidatos a conferentes feita nas principais estações.

As demais companhias estão também tratando de desenvolver a instrução no seu pessoal e já se vêm sentindo alguns efeitos na execução dos serviços, que tanto mais se aperfeiçoarão quanto mais instruído fôr o pessoal que os desempenha.



Conferência Internacional de Bucarest

Na conferência internacional de caminhos de ferro, realizada ultimamente em Bucarest, tomaram parte delegados das administrações dos Caminhos de Ferro de Itália, Áustria, Jugoslávia, Polónia, Hungria e Tchecoslováquia, tendo-se tratado de assuntos referentes aos combóios de mercadorias directos entre os referidos estados e do plano a seguir no decorrer do ano de 1927 a 1928.

Foi resolvido porem-se em circulação os seguintes combóios directos de mercadorias: Suíça-Budapest, Miskole-Cracóvia, Miskole-Lemberg.

Além disso serão organizados combóios de mercadorias acelerados na linha de Budapest Kelebia-Bjerdjelija, e combóios directos nas linhas dos estados sucessores do antigo império Austro-Hungaro.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:260

Continuação do n.º 946

BASE XXII

O material circulante deverá em regra ser adstrito à respectiva rede, podendo, contudo, circular em todas as linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e, mediante prévia justificação e aprovação do Governo, nelas ser utilizado permanentemente.

BASE XXIII

Dando-se o caso de intervenção total ou parcial da exploração da rede adjudicada, o Governo providenciará para que a dita exploração continue por conta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e intimá-la há imediatamente para que ela se habilite a cumprir as obrigações destas bases, no prazo de sessenta dias.

§ 1.º Se, findo êste prazo, contado da data da intimação, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não estiver apta a reassumir a exploração da rede adjudicada, pelos seus próprios meios e nos termos destas bases, incorrerá por esse mesmo facto na pena de rescisão do mesmo, perdendo o direito a todas as concessões que por estas bases lhe são ou tiverem de ser feitas, e o Estado entrará imediatamente na completa posse da rede e da sua exploração, sem indemnização alguma para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, salvo o disposto nas bases XII e XXVI.

§ 2.º Ficam excluídos das disposições desta base os casos de força maior devidamente comprovados.

BASE XXIV

Todas as linhas cuja exploração é adjudicada poderão ser ocupadas militarmente e exploradas directamente pelo Estado sempre que assim se torne necessário para a defesa nacional.

§ único. Neste caso a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses receberá uma participação de lucros correspondente à média dos três últimos anos de exploração, pelo tempo que durar essa ocupação, tendo em conta qualquer aumento de linhas que se tenha dado.

BASE XXV

As novas construções de linhas e ramais já classificados ou que o venham a ser, como afluentes das redes adjudicadas, financiadas pelo fundo especial de caminhos de ferro, serão objecto de concurso público, cabendo o direito de opção à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

(Continua)

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Término do contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de adjudicação da exploração das linhas ferreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Continuação do n.º 946

4.ª—Os empregados que ficarem ao serviço da segunda outorgante e os adidos que forem entrando nas vagas não sofrerão diminuições nos seus vencimentos, a não ser que todo o pessoal ferroviário das outras rôdes do País a venha a sofrer, por uma forma geral, quer por valorização da moeda, quer por outro qualquer fenómeno social que a tal baixa geral dê lugar.

§ único. Fica exceptuado o caso de baixa de classe ou perda de vencimentos, derivado de pena disciplinar.

5.ª—Será permitida a troca de situações entre o pessoal adido a que se refere a regra 1.ª e o pessoal tomado pela segunda outorgante sempre que os agentes de igual categoria façam pedidos conjugados neste sentido e que a segunda outorgante a isso não se oponha.

6.ª—Será garantido pela segunda outorgante o cumprimento dos contractos de trabalho existentes com a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, mantendo os até o fim do respectivo prazo de validade ou rescindindo-os nos termos estabelecidos para essa rescisão, entendendo-se que a falta de cumprimento, por parte do interessado, de qualquer cláusula do seu contrato importa a anulação legal do mesmo, mediante levantamento de auto, devidamente testemunhado, enviado em triplicado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

7.ª—O pessoal superior (de sub-chefe de divisão, inclusivamente, para cima na escala hierárquica) que não seja contratado será escolhido livremente pela segunda, outorgante, ficando adido, nas condições da regra 1.ª deste artigo, todo aquele que pela referida outorgante fôr dispensado.

Art. 16.º A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado continuará a satisfazer os encargos que tenha para com o pessoal reformado, inclusivamente para com os sócios da extinta Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou suas famílias e para com o pessoal inscrito ao abrigo do respectivo regulamento, sendo-lhe mantidas as receitas que pelos regulamentos actuais lhe pertencem, bem como todas as receitas fora do tráfego que não estejam já incluídas nos referidos regulamentos.

§ 1.º Havendo necessidade de lhe ser atribuído qualquer subsídio para cobrir os seus encargos, será ele repartido entre os outorgantes, proporcionalmente ao total das cotas pagas, respectivamente até a data da transferência da exploração e posteriormente a essa data pelos agentes reformados e falecidos, produtores das pensões de reforma e de sobrevivência, no ano social considerado.

§ 2.º A comissão administrativa da referida Caixa será constituída por dois delegados do Governo a que se refere o artigo 28.º; dois representantes da administração da segunda outorgante; dois representantes do pessoal interessado na administração da mesma Caixa (um por cada grupo de linhas arrendadas) por êle eleitos, devendo essa comissão escolher, de entre os seus membros, o presidente, o tesoureiro e o secretário, e tendo o presidente voto de qualidade.

Art. 17.º Para o pessoal que depois de finda a admissão dos adidos, a que se refere o § 2.º da regra 3.ª do artigo 15.º, venha a ser admitido pela segunda outorgante durante o seu período de exploração, poderão ser estabelecidos novos regulamentos ou novas Caixas, devidamente aprovados pelo Governo.

(Continua)

JOSE PAULO BARRADAS

Há por este mundo muitas criaturas que, devido à sua muita modéstia, embora tenham valor, passam despercebidas na sociedade; ao passo que outras, sem coisa alguma que as recomende — quantas vezes pelo contrário — conseguem à força de se mostrarem, tornar-se conhecidas e passarem por alguém.

Paulo Barradas é dos que valem alguma coisa e que, aproveitando todas as ocasiões próprias para ser útil à sociedade, em todas as situações que tem ocupado, tem marcado condignamente o seu lugar,

sem reclame, sem barulho, envolvido na sua modesta farda de ferroviário ou na de soldado português.

Desconhecido para a grande maioria, não o é, porém, para a *Gazeta*, que tem o prazer de o contar entre os seus muitos amigos e que não esquece os serviços que lhe tem prestado como seu propagandista.

Como ferroviário das linhas do Sul e Sueste, para onde entrou em 1911, tem sempre demonstrado excelentes aptidões para os serviços que lhe têm sido confiados, tendo por ocasião de greves prestado relevantes serviços, tanto nas linhas do Estado como nas da C. P., onde em 1919, encontrando-se mobilizado, e na qualidade de segundo sargento do batalhão de Sapadores dos Caminhos de ferro foi um excelente auxiliar do engenheiro que tomou a seu cargo o posto de "Saxby" de Campolide.

Louvado por duas vezes em ordem de serviço da Direcção do Sul e Sueste, foi condecorado com a medalha de cobre de bons serviços prestados por ocasião da greve de 1918.

Actualmente é factor de 1.^a classe do Sul e Sueste, tendo por vezes exercido o lugar de chefe de estação com zélo e provada competência.

Como militar, achando-se na situação de reservista quando da grande guerra, foi mobilizado e, como sargento miliciano lá foi à França, onde se portou dignamente, tendo sido ferido em Laventí num momento em que dirigia a montagem dumha linha férrea.

Ornam-lhe o peito umas poucas de condecorações, entre elas a forrageira da Tôrre Espada.

Paulo Barradas deve brevemente concorrer a um lugar na Direcção da Fiscalização de Caminhos de Ferro, para o qual não lhe faltam predicados, e estamos certos, que nesse lugar se há-de desempenhar com a mesma dedicação e competência com que se tem assinalado até hoje em todos os que lhe têm sido confiados.



Grande desastre ferroviário em Espanha

No dia 5 do mês passado deu-se na estação de Palma del Rio, situada na linha de Cordova a Sevilha, da Companhia de M. Z. A. um terrível choque de comboios de que resultaram algumas mortes e bastantes ferimentos em passageiros.

O comboio expresso n.º 91 que saiu de Sevilha às nove horas e dez minutos ao chegar à estação de Palma del Rio, pouco depois das onze da noite, chocou com o comboio de mercadorias número 180, que acabava de entrar na linha de desvio; fôra da via, e por consequência na via geral, ficaram três vagões da cauda, que não tinham podido entrar na agulha.

O expresso de Sevilha, que entrava a bastante velocidade, chocou com os vagões de mercadorias, produzindo horrível estrondo. Os vagões, a locomotiva do expresso, o fourgon de bagagens, ambulância e carruagens-camas ficaram bastante danificados.

O momento foi de indescritível pânico, e os viajantes precipitaram-se pelas janelas.

Acudiram imediatamente em auxílio dos feridos, o pessoal da estação e vários médicos, tendo as autoridades e os habitantes de Palma del Rio rivalizado em prestar socorros e consolo às vítimas.

Verificou-se imediatamente que tinham morrido: a jovem Angeles Echevarria, de vinte anos e natural de Jerez, e o telegrafista José Maria Rodriguez Rubio, e pouco depois, agravavam-se os ferimentos do agente Alonso, da polícia de Madrid, que veiu também a falecer, bem como o oficial da ambulância de correios. Em estado grave ficaram: Juan Ginés e o subdito alemão Ricardo Kreisgen.

Ficaram ilesos vários passageiros que regressavam de feira de Sevilha, entre os quais o Duque de Alba, Duqueza de Durcal e Condessa de La Maza bem como o embaixador de Portugal, sr. Melo Barreto, que vinha do Congresso de Cadiz, e que como mais alguns passageiros deu a salvação à feliz coincidência de ter, pouco antes, abandonado o seu lugar para se dirigir ao salão-restaurante.

O vagão-leito, onde dormiam alguns passageiros foi o que mais sofreu, ficando com a parte dianteira completamente estilhaçada. A maior parte das carruagens do comboio nada sofreram. Deve-se à casualidade de um grande número de passageiros se encontrar almoçando o não haver mais vitimas a lamentar.

No mesmo comboio seguia o dr. Francisco Marios que foi o primeiro médico a acudir aos feridos. De Palma del Rio vieram imediatamente, muitas pessoas prestar auxílio aos sinistrados, entre os quais o médico da localidade.

O alemão Kreigen esteve cerca dum hora sepultado nos destroços. Sua esposa, que foi cuspida da carruagem, é que indicou o local onde ele se encontrava. Como fala apenas a língua da sua nacionalidade, o conde de Villares teve de servir de interprete.

O embaixador de Portugal agradeceu às autoridades de Palma del Rio e especialmente ao «alcalde» os auxílios prestados, enviou telegramas às famílias dos viajantes e pediu às autoridades de Cordova que fizessem a condução de todos eles, chegando mesmo a facilitar alimentos aos que jhos solicitam.

Conjuntamente 22 agentes da polícia e outros funcionários da casa real que regressavam de acompanhar os reis em Cadiz, viajava no mesmo comboio o professor Alberto de Aguilar que se fazia apresentar por sua esposa e filhos.

Procedia de Cadiz, onde fôra assistir ao Congresso e dirigia-se a Cordova, não tendo sofrido qualquer desastre.

Está-se procedendo a um rigoroso inquérito para se averiguar a quem cabem as responsabilidades do desastre.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* lamentando o triste acontecimento, envia os seus sentimentos à Companhia de M. Z. A. e seus empregados, bem como às famílias das vítimas.

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

No dia 19 do mês findo reuniu, sob a presidência do sr. Dr. Armando Santos, a Assembleia Geral da C. P. para ainda tratar da adjudicação das linhas do Estado.

O vice-presidente do Conselho de Administração, engenheiro sr. Vasconcelos Correia leu à assembleia vários documentos relativos a essa operação e enviou para a mesa uma proposta, em nome do Conselho, para uma nova emissão de obrigações nos termos do art.º 3.º § 6.º do contracto de 11 de Março último com as seguintes bases:

O produto da emissão será unicamente destinado a reembolsar o Estado do valor dos «stoks» de abatimento que a Companhia tem de lhe comprar e ao custeio das linhas cuja exploração, por ele, foi adjudicada á mesma Companhia.

O juro efectivo das obrigações a emitir não poderá exceder 9 0/0 ao ano.

O prazo da amortização não excederá a 30 anos e esta será feita por sorteio ou por compra no mercado. Se, porém, antes do periodo normal da amortisação, a exploração das linhas a que é afecto o produto da emissão reverte para o Estado, a Companhia poderá aceitar a obrigação de amortisar, desde logo ou em curto prazo, as obrigações que ainda estiverem em circulação.

Os títulos poderão ser emitidos em libras ou em escudos, sendo os juros e amortisação pagos nas mesmas moedas.

A emissão poderá ser feita em Londres ou em Lisboa».

Admitida a proposta, usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. dr. Amandio de Campos, que leu a representação dos portadores de obrigações do 2.º grau, dirigida ao sr. ministro do Comércio. Seguiu-se-lhe o dr. Humberto Pelágio, que protestou contra a constituição da assembléa, dizendo que, nos termos do Código Comercial, as suas resoluções seriam nulas.

Depois falaram contra a proposta os srs. dr. Amandio de Campos, Campos Ferreira e Camara Quaresma, todos defendendo os direitos dos pequenos accionistas, o que levou o sr. engenheiro Vasconcelos Correia a dar explicações, sendo por fim aprovada a proposta.

O sr. Vasconcelos Correia justificou, ainda, a seguinte proposta:

«E' autorizado o conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a, nos termos do artigo 37.º do contrato de 11 de Março de 1927, trespassar a exploração da linha do Vale de Tamega à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, e a das linhas do Vale do Corgo e do Vale de Sabor, a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, assinando, para isso, os necessários contratos, e transferindo para estas empresas, na parte relativa a estas linhas, os direitos e obrigações resultantes do mencionado contrato.»

Esta proposta foi, também, aprovada, encerrando-se a sessão depois de ter sido também aprovada, a respectiva acta.

Um melhoramento a introduzir nas nossas Gares fechadas

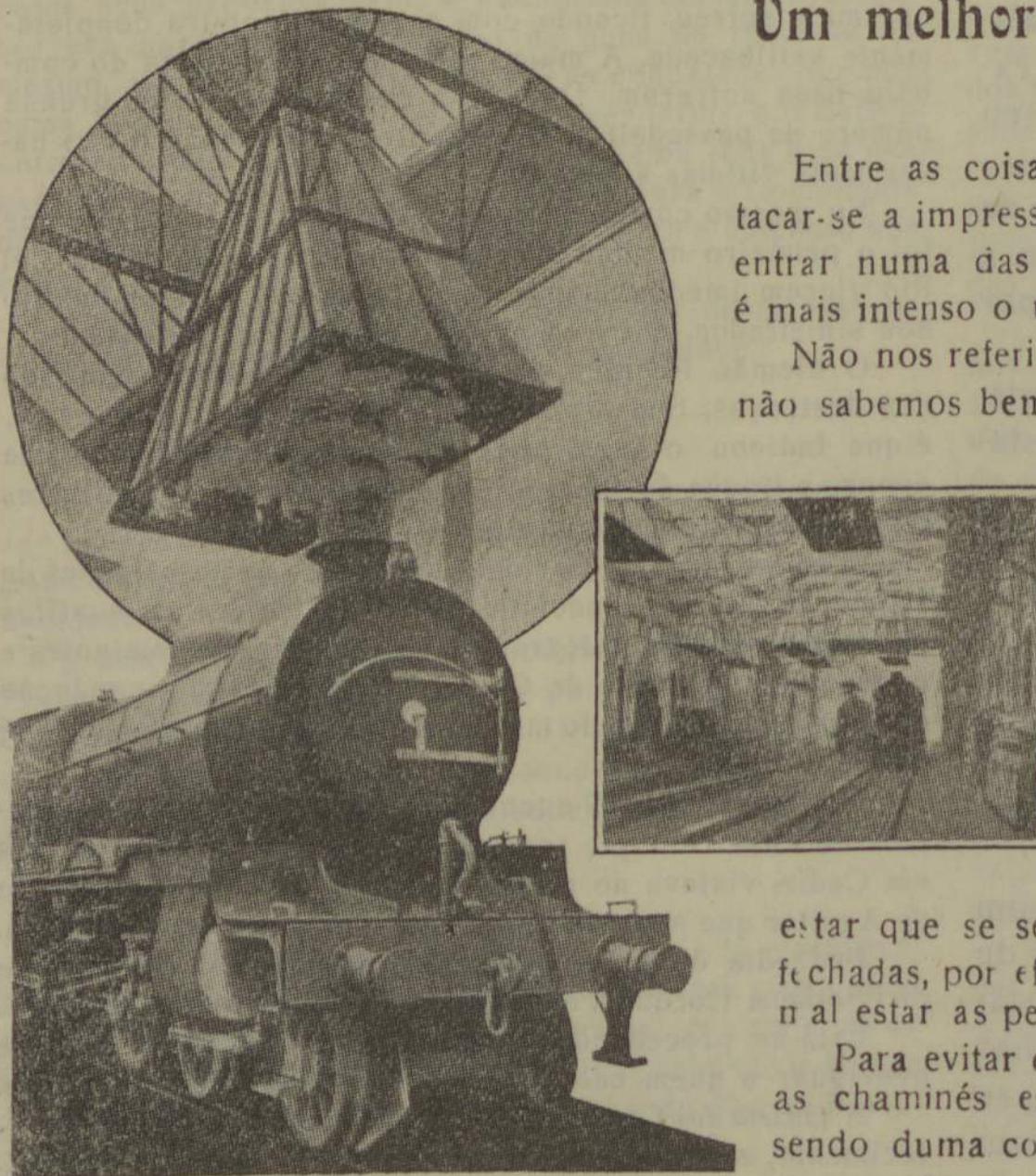
Entre as coisas mais desagradáveis para quem viaja, deve destacar-se a impressão incómoda, e mesmo perigosa, que se sente ao entrar numa das nossas estações fechadas, a certas horas em que é mais intenso o movimento de locomotivas.

Não nos referimos já aos silvos estridentes e repetidos que nós não sabemos bem para que sirvam.

Um silvo ainda nós percebemos que sirva para advertência de determinada manobra, mas dois, três; dez silvos seguidos, estridentes, não vemos que sirvam para outra coisa mais do que para nos dar cabo dos ouvidos e isto não é coisa tão insignificante como parece à primeira vista, porque há pessoas a quem esse facto produz incomodos cerebrais de relativa importância.

Referimo-nos agora, especialmente, ao mal estar que se sente ao entrar, a certas horas, nas nossas gares fechadas, por efeito do fumo do carvão. Sobretudo sentem êsse mal estar as pessoas que padecem dos bônquios.

Para evitar este desagradável facto já estão em uso, lá fóra, as chaminés especiais reproduzidas na gravura junta e que, sendo duma construção económica, exigem cuidados mínimos de conservação.



COMPANHIA NACIONAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

Temos presente o relatório da gerência de 1926, apresentado pelo Conselho de Administração desta Companhia à Assembleia Geral, que teve lugar em Abril último e pelo qual se vê que tem melhorado sensivelmente a situação financeira da Companhia.

As receitas de exploração, líquidas de impostos, elevaram-se a 3:991.362\$37, sendo:

	Tráfego	Sobretaxas
Em 1926	405.481\$11	3:585.881\$26
Em 1925	388.773\$77	3:444.830\$38
Diferença em 1926... +	16.707\$34	+ 141.050\$88

Tendo em vista que nos últimos anteriores exercícios se vinham constatando importantes baixas nas receitas do tráfego, o resultado obtido no ano findo é bastante animador.

O aumento de 16.707\$34 decompõe-se como segue:

Passageiros.....	7.144\$34
Mercadorias, G. V.	658\$97
Mercadorias, P. V.	8.904\$03
	<u>16.707\$34</u>

Durante o exercício nenhuma alteração houve nos multiplicadores estabelecidos em 1 de Julho de 1924 ao abrigo do disposto no decreto n.º 9:551, de 28 de Março do mesmo ano.

As despesas de exploração foram	3:569.091\$46,5	Por químetro
No ano anterior tinham sido	<u>3:510.614\$77,5</u>	<u>18.976\$29</u>
Para mais em 1925....	<u>58.476\$69</u>	<u>316\$09</u>

Descrevendo as despesas por pessoal e materiais, temos os números seguintes:

	1926	1925	Para mais em 1926
Pessoal ...	2:002.308\$42	1:947.578\$61,5	54.729\$80,5
Materiais... 1:566.783\$04,5	<u>1:563.036\$16</u>	<u>3.746\$88,5</u>	
Total....	<u>3:569.091\$46,5</u>	<u>3:510.614\$77,5</u>	<u>58.476\$69</u>

No conjunto o aumento foi de 1,66 por cento, havendo um aumento de 2,81 por cento na despesa do pessoal e de 0,23 por cento na de materiais.

Esperava o Conselho de Administração realizar neste exercício uma economia importante na verba de materiais. Infelizmente a greve mineira inglesa, fazendo subir de forma muito sensível o preço dos combustíveis, veio anular todos os esforços.

Os resultados da gerência do ano resumem-se nas verbas seguintes:

Receitas de exploração	3:991.362\$37
Receitas fora do tráfego	82.047\$19,5
Garantias de juros liquidadas	<u>34.923\$05</u>
	<u>4:108.332\$61,5</u>

Despesas gerais de exploração.....	3:569.001\$46,5
Encargo das obrigações	215.280\$00
Abono à Caixa de Socorros	<u>108\$87</u>
	<u>3:784.480\$33,5</u>

Lucro da gerência de 1926.....	<u>323.852\$28</u>
--------------------------------	--------------------

Como conclusão do relatório, o Conselho de Administração propôz — e foi aprovado, como todo o relatório — além do voto de louvor ao seu Conselho Fiscal, que do saldo da conta de ganhos e perdas na importância de 323.852\$28 se tire:

Para fundo de reserva, artigo 34.º, n.º 1.º dos estatutos, 5 por cento sobre 323.852\$28	16.192\$61
Importância dispendida na compra de máquinas-ferramentas	<u>22.420\$45</u>
	<u>38.613\$06</u>
Para os corpos gerentes, artigo 34.º n.º 2.º dos estatutos, 15 por cento sobre escudos 323.852\$28	<u>48.577\$84</u>
Para igualar à correspondente reserva matemática: O fundo para Acidentes no Trabalho	<u>530\$46</u>
	<u>87.721\$36</u>
Saldo para conta nova	<u>236.130\$92</u>

O relatório é acompanhado de elucidativos mapas das diversas contas e balanços, pelos quais se verifica o bom resultado dos esforços empregados na administração desta Companhia que explora as linhas de Foz Tua a Mirandela e a Bragança e o ramal de Viseu que desempenham um importante papel na economia do país e que maior se vai tornando quando se concluir a projectada linha de Viseu a Tua, que ligará as duas linhas hoje separadas.

Também, segundo já vimos noticiado, as linhas dos vales do Corvo e do Sabor, pertencentes ao Estado e que pelo recente contrato com a C.P. lhe vão ser brevemente entregues, serão arrendadas pela C.P. à Companhia Nacional, o que maior importância ainda acarretará a esta Companhia que fica explorando a maior parte das linhas portuguesas de via reduzida.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

Continuação do Número 946

Almizens e diversos — Regista-se um aumento de Esc.: 44.784\$80,5 que se deve, principalmente, ao maior 39.234\$00 em relação a 1925) e á liquidação dos transportes de encomendas postaes e pequenos volumes pelo Sud-Express.

A cobrança propriamente dita de armazéns, foi sensivelmente menor do que em 1925.

c) — **Pequena velocidade.** — Os resultados foram bastante favoráveis no ano de 1926, como se poderá ver pelo mapa a seguir:

Foram transportadas mais 23.051 toneladas de mercadorias do que no ano anterior, representando

As receitas teriam sido, certamente, muito mais animadoras, se o ano agrícola não tivesse sido tão mau.

Da escassez da colheita vinícola, resultou para a nossa Companhia a quebra de 7.788 toneladas nos transportes de vinhos e seus derivados, ou seja menos 48% em relação a 1925.

Damos a seguir, como de costume, a nota das principais oscilações que tiveram os transportes das diversas mercadorias no ano de 1926, em comparação com o ano precedente:

Eis as principais causas d'estas oscilações:

a) — Mobilização do Exército por motivo da revolução de 28 de Maio; e maior tráfego de gado bovino.

b) — Maior exportação das minas do Cabo Mondego, por motivo da greve mineira inglesa.

c) — Grande quantidade de transportes, nos primeiros meses de 1926, da batata colhida em 1925 que, por motivo da baixa de preço, esteve aguardando melhor colocação.

d) — Maior movimento de madeiras de Mortagua e Santa Comba para Espanha, pelas fronteiras de Villar Formoso e Badajoz.

e) — Exportação mais intensa de cal e pedra para o Norte e Canas, com destino à fabricação de carboneto de calcio, e cal hidráulica do Mondego para o Norte.

f) — Maior movimento de resina, pez louro e aguaraz, de Santa Comba sobre Pampilhosa T., por motivo da laboração da fábrica da Empreza Mineira de Santa Comba.

numero de vagões fornecidos com a taxa de aceleração (o qual produziu um aumento de receita de Esc.:

Classificação	1926		1925		Diferenças em 1926	
	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos
Mercadorias ...	214.083	6.273.281\$24,8	191.032	5.774.278\$41	+ 23.051	+ 499.002\$83,8
Armazenagens...	-	85.782\$45	-	88.004\$55	-	- 2.222\$10
Diversos	-	64.452\$22 5	-	56.090\$07	-	- 8.372\$15,5
Totaes.	214.083	6.423.515\$92,3	191.032	5.918.373\$03	+ 23.051	+ 505.142\$89,3

Classificação	1926		1925		Diferenças em 1926	
	Cabeças	Toneladas	Cabeças	Toneladas	Cabeças	Toneladas
Augmentos						
a) — Gado.	43.930	35.214	+ 8.716			
b) — Carvão de pedra	6.454	3.734	+ 2.720			
c) — Legumes secos e verdes	19.505	11.975	+ 7.529			
d) — Madeiras e lenhas	56.745	51.554	+ 5.190			
e) — Cal, pedra, etc.	22.310	19.061	+ 3.241			
f) — Resinas, produtos químicos	7.368	4.207	+ 3.161			
Diminuição						
g) — Vinhos e seus derivados.....	8.434	16.222	- 7.788			

g) — Colheita escassa calculada em 50% do ano anterior.

Armazenagens — A diminuição que se vem acentuando n'este ramo de receita, traduz, bem visivelmente, o cuidado que teem presentemente os consignatários em retirarem as suas remessas das estações e em descarregarem rapidamente os vagões, afim de evitarem as despezas de armazenagem e de estadia; o que, facilitando a libertação do material circulante, redunda em benefício do público e em fonte de receita para a Companhia, em virtude do melhor aproveitamento de tracção, e do maior numero de transportes que ela assim pode efectuar.

— *Diversos* — Houve um aumento de receita de Esc.: 8.362\$15,5, cuja destrinça é difícil fazer-se por estar dispersa em numerosas rubricas.

— *Receitas fóra do tráfego* — O aumento de Esc.: 17.329\$62, provem, especialmente, da actualização de preços dos terrenos alugados e da elevação da renda do restaurante de Pampilhosa.

Despesas

Em 1926 as despesas da exploração elevaram-se a ... Esc. 13.142.268\$83,5

ou seja um aumento de cerca de 4% em relação ao ano precedente.

No mapa ao lado damos, mais desenvolvidamente, a comparação das despesas realizadas em 1926 com as de 1925:

Em 1925 as mesmas despesas somaram a totalidade de ... Esc. 12.601.627\$83,4

Diferença a mais em 1926 ... 540.641\$00,1

Classificação	1926	1925	Diferenças em relação a 1925
Administração de Lisboa e Paris	397.837\$50,3	329.488\$37,1	+ 68.349\$13,2
Exploração.....	473.594\$56,6	483.362\$94,2	- 9.768\$37,6
Movimento e tráfego.....	1.699.361\$32,9	1.645.95-\$66,9	+ 53.402\$66
Material e tracção	5.945.556\$30,4	5.716.770\$68,5	+ 228.785\$61,8
Via e obras	4.625.919\$13,3	4.426.047\$16,7	+ 199.871\$96,6
Totaes.....	13.142.268\$83,5	12.601.627\$83,4	+ 540.641\$00,1

Os aumentos acima apontados são provenientes:

a) — da admissão de novos agentes pelo motivo das necessidades do serviço e ainda das melhorias de vencimentos que foram concedidas a varios.

b) — do maior percurso dos nossos comboios em 1926, o qual tende sido de km. 781.052, foi superior em km. 63.418 ao de 1925, por terem circulado diariamente, durante todo o ano, os comboios rápidos n.º 3 e 4; por terem sido prolongados os comboios 2 e 5 até Gouveia; por terem funcionado, regularmente, a partir de Junho, os comboios tramways n.ºs 31

34, 35 e 36 e por se terem feito — em virtude da afluência de tráfego — mais comboios suplementares de mercadorias.

A redução de despesa registada no consumo das locomotivas, pelo motivo dos menores preços, a que se adquiriram os combustíveis, foi totalmente absorvida pela maior quantidade de reparações, feitas no material circulante.

A titulo de esclarecimento, devemos frisar aqui, que as despesas efectivas no ano findo, representaram cerca de 43 vezes e meia, as de 1914 (ano em que rebentou a guerra europeia).

Excedentes das receitas sobre as despesas

As contas da exploração em 1926 em confronto com as de 1925 apresentam os seguintes resultados:

Classificação	1926	1925	Diferenças em relação a 1925
Receitas.....	14.429.168\$55,9	13.757.053\$10,3	+ 672.115\$52,9
Despesas	13.142.268\$83,5	12.601.627\$83,4	+ 540.641\$00,1
Excedente.....	1.286.899\$72,4	1.155.425\$19,6	+ 131.474\$52,8

Trabalhos extraordinários e complementares**Aquisição e construção de material circulante — Novas instalações**

Em 1926 renovaram-se klm. 12.110 de via, com carris de 40 quilos, tendo sido levado o custo total d'este trabalho ás contas da Exploração. O valor das 3 restantes locomotivas que tinham sido encomendadas á casa constructora Henschel & Sohn, de Cassel, por conta das reparações devidas a Portugal pela Alemanha figuram na Conta de 1.º Estabelecimento.

Os varios aperfeiçoamentos e transformações que introduzimos no nosso material circulante, foram custeados pelas nossas antigas reservas.

As despesas feitas com a construção, nas nossas Oficinas, de 8 carruagens e 4 vagões e com a aquisição de 23 vagões, foram suportadas, nos termos dos Estatutos e do Convenio, pela Reserva Convencional.

O valor total das novas instalações e ampliações de edificios em varias estações, foi levado, como de costume, ás contas da exploração.

Porto de Figueira

No ano findo, realizaram-se sómente algumas obras de pequena monta, para a regularização da margem norte do rio, tendo sido tambem feitas varias dragagens.

E' deveras para lamentar, que o porto de Figueira continue a não permitir que as nossas linhas, possam ter o grande desenvolvimento que certamente alcançariam, se as suas condições fossem melhoradas.

Estradas

Continuam em mau estado, dificultando o acesso ás nossas estações e por esta forma, embaraçando, enormemente o tráfego; isto quanto ás estradas existentes, porque no respeitante a novas construções, pouco ou nada se tem feito n'estes ultimos anos.

Em 1926, foram apenas executados 1.000m d'uma estrada de serviço, destinada a ligar Brenha, com a paragem do mesmo nome e 1.500m d'una outra, para ligação de Alhadas com o apeadeiro do mesmo nome.

Decreto n.º 9351 de 28 Março de 1921

Em nosso ultimo Relatório, narravamos o estado das nossas reclamações junto do Governo, as quaes desejavamos que fossem resolvidas, nos termos do contrato, isto é, por via de arbitragem e lamentavamos que as nossas diligencias n'esse sentido, que iam em tão bom caminho de exito, tivessem subitamente ficado inuteis, pelo facto de ter de novo transitado para o Supremo Tribunal Administrativo a competencia que diploma anterior tinha conferido ao Supremo Tribunal de Justiça.

Terminavamos dizendo que estava afecto ao nosso Contencioso o estudo do que mais nos conviria fazer na defesa dos direitos da Companhia.

Felizmente a promulgação do Decreto n.º 11.898, de 12 de Julho ultimo, pondo em vigor a nova Organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e estabelecendo outras providencias importantes, veiu dar-nos quasi completa satisfação.

Entre as providencias a que aludimos, merece especial menção a do art.º 8.º do Decreto, segundo o

Viagens e Transportes

Estação de Reguengos de Monsaraz

Segundo um aviso ao público do Sul e Sueste, a estação de Reguengos, situada na linha do Guadiana, recentemente aberta a exploração, passa a denominar-se *Reguengos de Monsaraz*.

Horário de combóios nas linhas de Sul e Sueste

Foram suprimidos desde 5 do mês findo os combóios n.^{os} 610 e 611 que circulavam na linha de Ponte de Sôr.

Desde a mesma data passou a circular na referida linha o combóio n.^º 607, ás terças feiras, partindo de Evora ás 17 horas para chegar a Mora ás 19-14.

Por este motivo deixa de circular nestes dias o combóio n.^º 605.

Desde 18 do mesmo mês deixaram de receber passageiros de 3.^a classe os combóios rápidos entre Barreiro e Vila Real e de 1.^a e 2.^a classes entre Lagos e Tunes o combóio n.^º 972.

— O combóio n.^º 2 passou a ter meio minuto de paragem no apeadeiro de Travagem para serviço de passageiros.



Monte-Pío ferroviário

Vai cada vez atingindo maior desenvolvimento esta benemérita instituição, graças aos esforços de meia duzia de «carolis» que se têm dedicado de alma e coração à sua propaganda.

Desde o dia 1 de Janeiro até fins de Março o número de associados, que era em 31 Dezembro de 3.600, eleva-se a 4.500, ou seja um acréscimo de 900 sócios o que é importantíssimo, especialmente para o efeito das importâncias a legar pelos sócios que falecem a sua família, e que nos referidos três meses atingiram um total de 25.746\$00.

Esta importância corresponde a 14 legados de outros tantos sócios que faleceram nesse curto período. Esses legados variam entre 1.290\$000 e 2.430\$00, conforme o tempo de inscrição de sócio e do número de sócios à data do seu falecimento.

Também no mesmo lapso de tempo, o Monte-Pío recebeu alguns importantes donativos do pessoal de várias estações e da extinta Caixa Funerária da Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro, o que tudo atingiu a verba de 1.056\$28.

Que o Monte-Pío possa prosseguir cada vez mais desafogadamente na sua benficiente tarefa, é o nosso desejo.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

VENDA DE TAMBORES DE FERRO

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde, dois lotes de tambores de ferro, servidos a creosote, sendo um de 114 tambores, e outro de 116 tambores com o peso medio de 100 kilos e a capacidade, tambem media, de 450 litros cada tambor.

Na sua estação de Figueira da Foz, também vende um lote de cerca de 36 tambores servidos a oleos, com o pezo medio de 22 kilos e com a capacidade de 180 litros cada tambor.

Recebe propostas até ao dia 25 do corrente, dirigidas á Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote, reservando-se a Companhia o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Caso seja aceite alguma proposta o proponente depositará 50 ‰ do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 12 de Maio de 1927.

VENDA DE SUCATA DE FERRO E AÇO

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço cujos pesos são indicados aproximadamente:

Sucata miuda em aço macio 48.500 kgs.

Sucata grossa e miuda em ferro forjado 20.000 kgs,
Carris de aço de 7^m.95 e 8 metros 38.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 30 do corrente, dirigidas á Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote que serão vendidos juntos ou separadamente.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50 ‰ do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 15 de Maio de 1927.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abrantes

A passagem dos Caminhos de Ferro do Estado para a C. P.

Em data de 15 do mês findo publicou a C. P. um Aviso ao Públíco do teor seguinte:

“Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tomado o encargo da exploração das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, conforme contrato celebrado com o Govêrno em 11 de Março de 1927, previne-se o público de que toda correspondência sobre assuntos referentes à exploração das linhas deverá ser dirigida para a séde da Direcção da Companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolónia, ao seu Director Geral.

Na estação de S. Bento, no Porto, tem a Direcção da Companhia um seu delegado e representante a quem o público pode dirigir-se sobre os assuntos referentes ás linhas do Minho e Douro.”

Serviço directo de Carruagens-camas entre Espanha e Itália

No dia 1 d'este mês foi inaugurado o magnífico serviço de carruagens-camas seguindo directamente desde Cerbère até Génova pelos combóios expressos que fazem o percurso desde Espanha até a Itália através do sul da França.

A grande comodidade d'este serviço que evita aos passageiros o incomodo de transbordos deve acarretar grande concorrência de turistas.