

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 40.º ANNO

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

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

Bruxelas, 1887. Porto, 1887, Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 948

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de Junho de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Estado de Transportes Arrudense — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 10 de Junho de 1927
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Aviso ao Público — Multiplicadores
Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Minho e Douro — Serviço Directo Combinado

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Souza	pag. 169
Refrigerações dos locaes habitados à especialmente de salas de espectáculo e outras onde se reuna multidão de pessoas, por meio de máquina frigorífica	" 173
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatório)	" 174
Linhas Portuguesas	" 176

Um descarrilamento nos Estados Unidos	pag. 176
Monte-Pio Ferroviário	" 176
Linhas Estrangeiras	" 177
O pagamento das horas extraordinárias nos caminhos de ferro espanhóis	" 177
Casas para habitação de empregados da C. P. e suas famílias	" 177
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Aviso	" 177
Viagens e Transportes	" 178
Carreiras aéreas-Lisboa-Madrid-Sevilha	" 180
Companhia Italiana Turismo	" 180
Cartas de George Stephenson	" 180
Carteira dos Accionistas	" 180
Rivalidade dos bilhetes de identidade do pessoal das linhas do Estado	" 180
Dr. José Bruno Carreiro	" 181
Parte Oficial	" 182
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	" 184
Ponte de Campos, sobre o rio Parahyba da "Leopoldina Railway"	" 184

O arrendamento das linhas do Estado

Definindo situações

por J. FERNANDO DE SOUZA

Voto em separado

O curto prazo decorrido entre a convocação do conselho para examinar o processo de concurso para o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado e a presente sessão, com a agravante de não ter podido ser distribuído com a necessária antecedência o projecto de parecer elaborado por uma comissão especial, torna sobremodo difícil o exame dum assunto de tão excepcional importância e justifica uma declaração fundamentada de voto.

* * *

Seria extemporânea a apreciação das bases decretadas para o concurso. Importa, porém, chamar a atenção para alguns pontos essenciais, que devem intervir na apreciação das propostas.

A variável tomada para base do concurso é a lei de variação da participação na receita líquida em função desta, o que torna difícil a comparação das propostas.

NA sessão em que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro aprovou o parecer da comissão especial relatora do processo de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, foi o meu voto o único discordante, justificando-o numa declaração de voto.

Procuraram-se para essa atitude explicações desprimatoras, não tendo a maledicência em conta opiniões expressas anteriormente em diversas ocasiões acerca da conveniência de não reunir todas as linhas do país nas mãos dum só empreendimento, por competente que fosse.

Foi publicado o parecer da comissão em diversos jornais.

Assiste-me, pois, o direito de dar publicidade à minha declaração de voto para definir claramente a posição tomada e embargar caminho a asserções fantasiosas e malévolas.

Por outro lado, exige-se para as companhias adjudicatárias, que não sejam emprêsas ferro-viárias já existentes, um capital social subscrito até 8:000 contos para cada grupo de linhas, com a possibilidade de realização imediata de 50 por cento apenas, sendo completado quando o governo o exigir. A esse capital, «quando o haja», arbitrou-se 9 por cento de juro incluído nas despesas de exploração.

Daqui se conclui:

1.º Que esse capital é destinado ao giro da exploração; é o seu capital circulante e só por isso tem jus ao juro arbitrado, por se achar preso em aquisições de material de consumo, quer trespassado pelo Estado, quer adquirido de fornecedores;

2.º Que este capital social, que as emprêsas adjudicatárias devem ter, não pode estar immobilizado noutras aplicações;

3.º Que, carecendo desse capital circulante as emprêsas exploradoras da C. F. E., sejam ou não ferroviárias, podendo obtê-lo por operações de crédito, cujo producto não é propriamente capital social realizado, o juro de 9 por cento deve ser abonado, mesmo quando não haja esse capital social realizado, aliás haveria uma desigualdade injusta em prejuízo das emprêsas ferroviárias existentes.

A base III, em vez de permitir ao mesmo concorrente propostas distintas para cada rôde, facultou as propostas globaes, o que dificulta o confronto, mórmente com a variedade de fórmulas de variação da percentagem da receita líquida.

A receita líquida, sobre a qual recáe a percentagem proposta para a partilha do Estado, é manifestamente a diferença entre as receitas do tráfego líquidas de impostos e a soma das despesas de exploração, incluindo as de administração, da percentagem fixa de 6 por cento daquela receita a entregar ao Estado, do bónus de 5 por cento sobre o aumento de receita e do juro de 9 por cento do capital circulante.

Se uma emprêsa, pelo sistema de compra de material, conseguir reduzir o capital circulante de que carece, dá logar a um aumento sensível da receita líquida a partilhar, consideração que deve influir na comparação das propostas.

* * *

Importa agora deduzir das análises das bases o critério que deve presidir à classificação das propostas.

Foram admitidas a concorrer «companhias portuguesas» (artigo 1.º do decreto n.º 12:684), segundo as bases anexas, as quais não excluem nenhuma e apenas dão às actuais emprêsas ferroviárias o privilégio de não terem capital social realizado para a exploração da C. F. E. (base VI), o que na prática as não dispensa de dispor do capital circulante preciso, embora pelo recurso ao crédito e não pela realização do capital social propriamente dito.

Podia, pois, uma emprêsa não ser ferroviária sem

por isso ser excluída de concorrer; o ponto está em julgar o Governo seguras as garantias oferecidas e compensadoras as vantagens dadas (artigo 4.º do decreto n.º 12:684).

Assim, para dar ao Governo elementos de apreciação, as estações consultivas têm que apreciar as propostas sob os seguintes pontos de vista:

1.º Situação jurídica dos concorrentes; é a missão da Procuradoria Geral da República;

2.º Garantias dadas; ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro compete aquilatá-las;

3.º Valor relativo das vantagens oferecidas, que o mesmo Conselho deve apreciar.

O juizo dos n.ºs 1.º e 2.º deve dar lugar à admisão ou exclusão das propostas em mérito absoluto; o do 3.º à determinação do mérito relativo, sendo aliás o Governo quem julga e decide em última instância.

As garantias exigidas devem ser de ordem técnica e financeira.

As primeiras consistem na posse de elementos profissionais de valor, que assegurem a boa organização e execução dos serviços.

As que os não possuem já — e só a C. P. pode dispor desde já de pessoal dirigente graduado da sua extensa e importante rôde — contam recrutá-los nas próprias linhas do Estado, onde há individualidades de valor, a que falta só o incentivo da remuneração condigna para intensificar o seu esforço.

Não vejo pois, bem, como se podem excluir propostas que foram aceitas, e alegar-se para isso que não oferecem garantias bastantes de ordem técnica.

Pelo que respeita às de ordem financeira, a base VI exige certo capital social subscrito às companhias adjudicatárias (não se diz concorrentes). Têm pois que provar que está subscrito depois da adjudicação e não desde o início do concurso.

Das emprêsas que não são ferroviárias, umas têm já capital avultado, mas que para o efeito não conta, pois pode estar preso em outras aplicações.

Todas, porém, se obrigam a obtê-lo, se lhes for feita a adjudicação.

A não ser, portanto, qualquer óbice de ordem jurídica, parece-me que todas as concorrentes oferecem garantias suficientes, tanto técnicas como financeiras.

Há, porém, garantias de ordem não material, mas moral, que é preciso ter em conta. Pode ser entregue a exploração dum grupo de linhas a uma entidade, que pela sua excepcional situação industrial ou comercial, encontre os seus interesses vitaes em conflito com os de outra semelhante e igualmente importante e se possa servir com parcialidade dos caminhos de ferro para impôr à concorrente uma situação desfavorável?

Formularei concretamente a hipótese sem nenhum propósito hostil.

O Sr. Alfredo da Silva é um industrial de rasgadas iniciativas e de extraordinário valor atestado pela

União Fabril. Como tal, vae ter um competidor formidável na Sociedade das Minas de Aljustrel, que está construindo uma grande fábrica de adubos sobre o Sado, com acesso aos navios que entram no pôrto de Setúbal e ligação directa com o caminho de ferro.

As linhas do Sul e Sueste nas mãos de um dos concorrentes seriam uma arma temível de que se usaria e abusaria e abusaria na lucta. Por isso entendo que nem a Sociedade Geral de Transportes, nem a Companhia União Fabril, dão as garantias de imparcialidade e igualdade na execução dos transportes, não bastando uma fiscalização rigorosa para a assegurar.

Por outro lado, parece-me ter inconvenientes a entrega de todas as nossas linhas de via larga a uma só emprêsa, que ficaria de norte a sul com um domínio absoluto sobre o movimento comercial do país.

Arrendados à C. P. os C. F. E., bastaria que o Estado resgatasse a linha da Beira Alta e lha entregasse para ficar constituído esse domínio exclusivo, fóra do qual estariam apenas as linhas secundárias de via estreita da Companhia Nacional, da do Vale do Vouga e da do Norte de Portugal e essas mesmas à mercê da emprêsa exploradora das linhas de que são afluentes as suas.

Entendo que as linhas do S. S. devem ser incorporadas com vantagem na rête da C. P., com a qual têm grandes afinidades e numerosos pontos de ligação.

Pode-se, talvez, assegurar o mesmo da Beira Alta para facilitar as relações internacionais.

As linhas do M. D., porém, com todas as suas afluentes no Minho, na vasta bacia do Douro e parte da do Mondego, estão indicadas para constituir outra importante unidade de exploração, tendo o Pôrto como empório comercial, do mesmo modo que a rête da C. P. tem Lisboa.

Entre essas duas grandes emprêses se dividiria o tráfego da nossa rête ferroviária. É por isso que entendo que as bases deviam ter exigido propostas distintas para M. D. e S. S., não só para facilitar a sua comparação, como para evitar o monopólio único de quase toda a viação acelerada do país.

Eu sei que hoje o Estado tem preponderância na C. P., podendo orientar a sua acção sem prejuízo das vantagens da autonomia duma emprêsa privada, mas por isso mesmo há o perigo da ingerência da política partidária com as suas repercussões nocivas na administração.

Afigura-se-me mais conveniente para o interesse geral a divisão da nossa rête por duas grandes emprêses, que a sua concentração nas mãos duma só, embora a sua acção seja digna de elogios nas linhas que explora, homenagem que lhe presto gostosamente, como o pede a justiça.

Estas considerações levar-me-iam a não propor a adjudicação, nem do S. S. a qualquer das emprêses

sob a hegemonia do Sr. Alfredo da Silva, nem do M. D. à C. P., em cujas mãos desejaria ver o S. S.

Assim pois, abstraindo do ponto de vista jurídico e encarando o assunto sob os aspectos da competência d'este Conselho, entendo que as propostas n.º 1.º e 4.º, relativas ao S. S., devem ser excluídas da comparação e que todas as outras podem entrar no confronto, com a reserva dos inconvenientes da concentração de toda a rête ferroviária nas mãos duma só emprêsa.

* * *

Como já ponderei, teria sido preferível estatuir nas bases a lei de variação da percentagem da receita líquida oferecida ao Estado, que podia ser, por exemplo, o acrescentamento duma unidade por cada 1:000 con os de aumento, propondo os concorrentes a percentagem inicial, superior a 60, que seria a base de licitação. Deste modo tornavam-se comparáveis as propostas e independentes os seus resultados de hipóteses fálieis e arbitrárias acerca do crescimento provável das receitas, dependentes de numerosos factores contingentes em ocasião tão incerta como a presente.

Comparando as propostas relativas a cada rête, chegamos aos seguintes resultados:

MINHO E DOURO

A mais favorável pelo que respeita á cifra das percentagens é a da Companhia Geral de Construções, que começa em 80 % e sobe a 90, logo que as receitas se elevem acima de 2.000 contos, passando para 95 % quando excedam 4.000, hipótese rapidamente realisavel, se é que se não verifica já ao presente.

Vem depois o Banco Burnay com 81,83 e 85 % para receitas líquidas até 3.000, 6.000 e mais de 6.000 contos.

Em compensação a Companhia do Norte de Portugal, resultante de fusão da Povoa e Guimarães, concessionaria de cerca de 100 quilometros em estudo, vai realizar a unidade de exploração da rede secundaria do Minho e Douro, melhorada com os seus mais urgentes complementos, que a proponente se obriga a efectuar em curto prazo.

Assim pois, se se tomar por criterio predominante a percentagem oferecida, afigura-se-me dever ser a adjudicação feita á C. G. C., e se se atender ás vantagens da unificação das linhas no Norte do paiz, merece preferencia a Companhia de Guimarães.

Objectam-se contra a sua proposta, como vi na imprensa, as anomalias da aplicacão da formula que propoz. Como porem estas só se manifestam quando o lucro líquido do M. D. excede 40.000 contos, o que sae fora de todas as previsões as mais latitudinarias, nunca essas anomalias entrariam em acção. E se por um artificio dialectico forem consideradas, lá está o correctivo da revisão do contracto no fim de cinco anos. Como se poderia realizar o caso anormal previsto? Ou por um impossivel incremento do tráfego, que não cabe nas possibilidades rasoaveis, ou por nova e formidavel desvalorisação da moeda, que obrigue a

consideravel elevação de cifra nominal dos lucros líquidos.

SUL E SUESTE

A proposta mais favoravel sob o ponto de vista da partilha de lucros é a da C. G. C., que renuncia, por assim dizer, ao seu quinhão, tão diminuto o estipula, contentando-se com o juro do capital circulante, o bonus sobre o aumento do tráfego e as percentagens sobre o custo e as economias nas novas construções, cuja soma não é para despresar.

Militando porém razões ponderosas de ordem económica e administrativa a favor da incorporação da rête do S. S. na da C. P., acho que seria de receber de preferência a proposta desta, tanto mais que cede a benefício das linhas os lucros que lhe pertençam nos primeiros cinco anos.

Desta longa exposição, que a importância e complexidade do assunto justificam, vou tirar as seguintes conclusões, que exprimem o meu voto.

1.º—O concurso deve ser anulado, pelo uso da faculdade que o Governo reservou por si, na base XXVIII, de não fazer a adjudicação. É grande, com efeito, a dificuldade de confronto das propostas contendo diversas variaveis.

2.º—Se não se fizer a adjudicação, convém negociar directamente com a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses e do Norte de Portugal contractos de arrendamento do grupo do Sul e Sueste á primeira e do Minho e Douro á segunda, procurando melhorar quanto possível as propostas apresentadas e fixando a cifra do capital circulante a que se arbitra juro.

3.º—Caso se não faça a adjudicação directa proposta no n.º 2, entendo que se deve abrir novo concurso, tendo por base de licitação o valor de percentagem P. cedida ao Governo dos lucros líquidos L

$$P = X + \frac{L}{1000}$$

Sendo L expresso em contos e não podendo X ser inferior a 75.

Exigir-se-iam propostas separadas para cada grupo de linhas, reservando-se o Governo a faculdade de adjudica-las a entidades diferentes ou á mesma.

O capital circulante, exclusivamente afecto á exploração, deve ser fixado nas bases, visto o respectivo juro ser um dos elementos de determinação do lucro líquido. Poderá ser o mínimo de 4.000 contos para cada rête, podendo o governo exigir a sua elevação se a experiência o exigir.

A adjudicação só deve ser feita a empresas ferro-

viarias ou não, que deem garantias bancarias seguras da obtenção desse capital.

4.º—Se se resolver fazer a adjudicação em vista do presente concurso, entendo que a proposta que reune mais vantagens apreciadas no seu conjunto é a da Companhia de Guimarães para o Minho e Douro e a da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses para o Sul e Sueste, a não ser que se faça a escolha só pelas percentagens oferecidas, porque nesse caso as propostas que maior quinhão oferecem ao Estado são as da Companhia Geral de Construções.

Sala das Sessões do Conselho, 17 de Jan.º de 1927.

(a) José Fernando de Souza.

P. S.—Depois de redigida esta declaração de voto, quasi á hora da sessão, recebi copia do bem eleborado projecto de parecer, emanado da Comissão especial para esse fim nomeada.

E' digno dos maiores louvores o esforço feito para em tão curto prazo ser apresentado parecer minucioso e distribuido aos vogaes do Conselho, embora mal haja tempo preciso para o estudar com a atenção que merece.

Um criterio fundamental o orienta: a vantagem predominante de entregar a uma só empreza toda a rede de via larga do paiz.

Dele discordo e não lograram convencer-me as razões alegadas.

Outro criterio preponderante: o da absoluta ou relativa incapacidade insanável de outras emprezas, que não sejam a C. P., para arcarem com a tarefa de melhorar as linhas do Estado.

Ha que distinguir a parte tecnica e a administrativa. Para a primeira não é difícil recrutar nos proprios C. F. E. e fóra delles elementos idoneos. Para a segunda trata-se de administrações, cujo recrutamento é tão facil para a C. P. como para outras emprezas.

Quanto á proposta da Companhia de Guimarães não dever ser considerada por conduzir a resultados inadmissiveis para certos valores extremos dos lucros, já atraç mostrei que esse defeito só se torna efectivo para cifras de lucros absolutamente inatingiveis.

Tambem discordo do criterio acérca da oferta para a construcção de novas linhas e obras complementares que em nada infirma o sistema legal vigente, pois as anuidades respectivas devem sair do Fundo especial dos Caminhos de Ferro.

Não colhe finalmente o argumento de ser global a proposta da C. P., pois a sua assembléa geral autorizou o arrendamento de um só ou de ambos os grupos de linhas.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º



Refrigeração dos locais habitados e especialmente de salas de espectáculo e outras onde se reúna multidão de pessoas, por meio da máquina frigorífica

Assim como na estação inverno é agradável sentir-se o ambiente que se freqüenta ou em que se trabalha a uma temperatura tépida, muito superior à temperatura exterior que em muitas regiões, se torna insuportável, também não é menos confortável na época de verão, quando o calor solar mais se faz sentir, nos faz transpirar e nos torna indolentes, sentir-se a atmosfera que nos rodeia fresca como a da primavera.

Para o aquecimento já ha muito o problema foi resolvido, já pelo primitivo processo dos brazeiros e dos fogões, já pela moderna *chauffage* central muito em uso nos grandes estabelecimentos.

Para a refrigeração, porém, só muito modernamente se inventou processo satisfatório, pois que o sistema da ventoinha apenas serve para forçar a evaporação do suor que nos molha a epiderme, dando-nos uma sensação agradável de frescura, mas que é apenas momentânea.

A máquina frigorífica é que veio resolver finalmente esse importante problema de conforto, que nas regiões tropicais, mais do que em quaisquer outras tão necessário era.

Mr. Emile Guarini, antigo professor de Electrotecnia na Escola de Artes e Ofícios de Lima (Peru), vai apresentar ao Congresso Internacional de Frio que deve realizar-se em Roma desde 19 de Setembro a 1 de Outubro do corrente ano, um interessante relatório sobre a refrigeração pela máquina frigorífica do qual extraímos os períodos que seguem:

"A refrigeração prática e económica dos locais habitados por meio da máquina frigorífica é um dos problemas mais interessantes da indústria frigorífica. Uma solução completa, simples e elegante do problema contribuiria muito para o desenvolvimento da indústria frigorífica onde esta indústria já existe, da mesma forma que introduzida onde ainda não existe, a introduziria e desenvolve-la-ia, rapidamente.

Para nós o problema da refrigeração dos locais habitados é uma questão de ventilação.

De 1 de Julho de 1922 a 30 de Setembro de 1924, como delegado geral no estrangeiro das "Constructions Mécaniques Deel'Orto" para os quais organizei a venda e representação em quasi todos os países do mundo, conhecendo pessoalmente 55 países, tomei a peito o estudo do problema que nos ocupa.

Resumo as conclusões mais importantes:

A) Os locais refrigerados não devem ser isolados;

B) As portas e janelas dos locais devem naturalmente estar fechadas durante a refrigeração;

C) É preciso excluir a refrigeração directa com serpentinas colocadas nos locais;

D) A refrigeração deve-se fazer pela introdução do ar frio;

E) O ar frio deve ser injetado pelo sobrado horizontalmente a uma altura máxima de 2,50 metros, de maneira a não incomodar as pessoas. Para um local de 5 metros de altura, notei 4° C. de diferença de temperatura entre o tecto e o sobrado. A refrigeração da parte superior dos locais constitui uma perda inútil de frio.

F) Convém trabalhar em circuito de ar parcialmente fechado, torna-se no exterior o ar necessário á

ventilação (para as habitações são precisos 10^m c. de ar por hora e habitante);

G) Para que o organismo possa perceber a sensação do frio, há, já um abaixamento de temperatura de 5° C. na temperatura exterior;

H) Para o compressor, convém uma evaporação a -5° C. Para temperaturas externas de +30° C. a +40° C. convém introduzir o ar frio de +15° C. a +20° C;

I) Para um circuito fechado, a tomada do ar na câmara deve fazer-se a uma certa altura para evitar aspirar o ácido carbónico;

J) A evacuação do ar viciado pode-se fazer por cima;

K) Praticamente é preciso contar com 13 a 15 frigorias—hora por m. c. de ambiente a refrigerar, enquanto que o ventilador deve ter um consumo de 1,6^m c. de ambiente.

Estas conclusões podem aplicar-se a quasi todos os locais propriamente ditos habitados, tais como quartos de dormir, escritórios, etc.

Para a refrigeração dos cinemas, teatros, salas de espetáculos e de reunião, e, em geral, para todos as aplicações em que por causa do grande número de pessoas, a quantidade de ar necessário para a ventilação é superior à que é preciso introduzir na sala para obter o abaixamento de temperatura, eu proponho ao Congresso discutir e votar as conclusões que seguem e que visam a uma solução, ao mesmo tempo a mais simples e a mais económica.

1.^a Aspirar pela parte superior da sala com o aspirador, o ar viciado e com ele o suor e o calor emitido pelo corpo humano à razão de 100-120 calorias por hora e por pessoa.

Seria muito difícil confiar êste papel à máquina frigorífica.

2.^a Fazer a evaporação a uma temperatura de cerca de 5° C. mais baixa aquela a que o ar deve entrar na sala, aumentando assim bastante o rendimento do compressor.

3.^a Introduzir pela parte inferior da sala, pelo sobrado ou horizontalmente a uns 2 metros de altura, uma quantidade de ar de 10^m c. por hora e espectador, de capacidade. Este é o mínimo necessário para obter com boa ventilação da sala, condição higiénica indispensável para que o ambiente na sala em ocasiões de grandes calores se torne agradável.

4.^a O ar introduzido será previamente arrefecido pela máquina frigorífica a uma temperatura de 3,5° C. mais baixa do que a temperatura exterior.

E' o suficiente para que o organismo tenha a sensação da frescura.

5.^a O ar deve entrar na sala com muita pouca velocidade de maneira a não incomodar as pessoas.

6.^a As paredes da sala não devem ser isoladas, mas as portas e as janelas devem estar fechadas.

O custo dumha instalação cuidadosamente instalada reduz-se a 1/10.

O custo dumha instalação para uma sala de espetáculos de capacidade para 1000 pessoas reduz-se de 20.000 a 2000 dolares. O primeiro preço é inabordável, o segundo é aceitável.

Chega-se assim a uma solução do problema economicamente abordável para o cliente, e de tal ordem que desde que se aplique evita-se que os espectadores durante o verão fujam das casas de espectáculo.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA (RELATORIO)

Continuação do Número 947

qual, as receitas obtidas pelas sobretaxas "revestirão carácter jurídico igual ao das que provêm das taxas bases, devendo ser-lhes dada pelas empresas a aplicação prevista nas leis e nos respectivos contratos".

Pelo art.º 10.º foram também revogados vários diplomas ofensivos dos direitos das empresas e «d'um modo geral, toda a legislação em contrario dos preceitos do presente Decreto com força de Lei e organização anexa.

E' dever nosso manifestar o quanto nos foi agradável ver terminada, por este modo, uma situação profundamente ingrata, não apenas para nós, como para todas as empresas ferroviárias.

Caixa d'Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1926, o Capital da Caixa d'Aposenta- ções, atingiu a soma de.....	Esc. 896.058\$34,6
Em igual data do ano ante- rior o mesmo Capital era de	» 581.021\$66,2
Diferença em 1926, a mais	Esc. 315.036\$68,4

O Capital da Caixa d'Aposentações em 31 de Dezembro de 1926, estava representado pelos seguintes valores:

2 Bilhetes do Tesouro Portu- guez de Escudos 50:000\$00 cada.	Esc. 100.000\$00
200 obrigações 4 1/2 % 1.ª se- rie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	» 9.708\$91
400 obrigações 4 1/2 % 2.ª se- rie da mesma Companhia	» 19.251\$35
80 obrigações 3 % 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Fer- ro da Beira Alta.....	» 4.650\$51,2
60 obrigações 4 1/2 % do Ca- minho 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
203 obrigações 4 1/2 % ouro do Banco Nacional Ultramarino.	» 12.803\$27
130 obrigações 6 % hipoteca- rias do mesmo Banco	» 8.445\$55
450 obrigações 4 1/2 %, cou- pon da Companhia das Aguas de Lisboa.....	» 27.560\$20

300 obrigações 4 1/2 % nomi- nativas da mesma Companhia...	» 15.830\$72
1.000 obrigações 6 % da Com- panhia Industrial de Portugal e Colonias	» 53.483\$52
2.000 obrigações 10 % da mes- ma Companhia	» 27.276\$67
200 obrigações 6 1/2 % ouro Emprestimo do Governo Portu- guez de 1923	» 87.303\$29
935 obrigações 10 % com pre- mios da Companhia Geral de Cre- dito Predial Portuguez	» 89.188\$44
600 obrigações 10 % da Com- panhia Geral de Credito Predial Portuguez	» 37.946\$18
100 Acções nominativas do Banco Nacional Ultramarino	» 20.371\$80
Total...	» 522.205\$41 2
Depositado no Banco Burnay ...	» 346.852\$93 4
Total...	» 869.058\$34,6

No decurso do ano de 1926 foram compradas: 90 obrigações de 6 % hypothecarias do Banco Na-
cional Ultramarino, 104 obrigações 4 1/2 % ouro do Banco Nacional Ultramarino, 37 obrigações 6 % da
Companhia Industrial de Portugal e Colonias e 25 ditas
da mesma Companhia de 10 %; foram vendidas: 29
acções do Banco Nacional Ultramarino e foram amor-
tisadas: 1 obrigação 4 1/2 ouro do Banco Nacional
Ultramarino, 10 obrigações hypothecarias 6 % do mes-
mo Banco e 37 obrigações 6 % da Companhia Indus-
trial de Portugal e Colonias.

Balanço em 31 de Dezembro de 1926

Comparando-se as verbas que estão inscritas nas
varias rubricas do Balanço encerrado em 31 de De-
zembro de 1926, com as mesmas do ano precedente,
notam-se algumas diferenças que, para a sua boa apre-
ciação, precisam de ser aqui devidamente explicadas:

Activo

— *Primeiro Estabelecimento* — O valôr das 3 res-
tantes locomotivas que tinham sido encomendadas na
Alemanha, por conta das reparações foi levado, no
ano findo, a esta conta; tendo-se pago a importancia
correspondente á 2.ª prestação.

Abastecimentos — Esta conta está subdividida pelas seguintes:

Classificação	1926	1925	Diferenças em 1926
Armazens geraes.....	2.527.589\$41,2	2.693.054\$04,9	- 165.464\$63,7
Oficinas.....	51.852\$62,3	49.435\$22,6	+ 2.417\$39,7
Parque de combustíveis.....	1.301.681\$58,8	97.169\$89,4	+ 1.204.511\$69,4
Parques da Via.....	957.529\$36,3	918.627\$68,8	+ 38.901\$67,5
Parque auxiliar.....	109.115\$98,9	116.785\$39,3	- 7.669\$40,4
Total.....	4.947.768\$97,5	3.875.072\$26	+ 1.072.696\$72,5

Devido à extraordinária e violentíssima alta de cotações que registaram os combustíveis no 4.º trimestre do ano findo, pelo motivo da greve mineira em Inglaterra, as nossas existências de carvão, em 31 de Dezembro de 1926, estão representadas, ao preço do custo, por um valor muitíssimo superior ao normal, o que deverá sobre-carregar fortemente as contas do exercício corrente:

Passivo

Reserva convencional — Em 31 de Dezembro esta conta mostrava um saldo de Frs. ouro 682.179,20
No decurso de 1926 foi reforçada, segundo os preceitos que estão exarados nos Estatutos e no Convénio, com os juros das obrigações do 1.º gráu em carteira e das disponibilidades existentes na importância total de Frs. ouro 111.388,73
Soma... Frs. ouro 793.567,93

A deduzir:

Importância que foi retirada, nos termos do artigo 62.º dos Estatutos, para ocorrer ao pagamento de 27 novos vagões e a construção de novas carruagens nas nossas oficinas Frs. ouro 180.739,15
Saldo em 31 de Dezembro de 1926 Frs. ouro 612.828,78

Liquidation final do Exercício de 1926

O saldo que transitou do Exercício de 1925, com destino ao serviço das obrigações do 2.º gráu, foi de 102.523\$52,3

Menos:
Custo de 900 obrigações de 3 por cento, 2.º gráu, que foram amortisadas no mesmo Exercício .. Esc. 30.153\$13,4

Pagamentos de impostos, diferenças de câmbio. Esc. 70.763\$17,7 100.916\$31,1

Saldo não aplicado que transitou para 1926 .. Esc. 1.607\$21,2

Endereçando ao Conselho Fiscal os nossos mais afectuosos agradecimentos pela sua excelente cooperação, deixamos, aqui, também assinalados os louvores de que são merecedores os Srs. Inspector General, Director da Exploração e Chefes de Serviço, pela foram altamente dedicada, inteligente e zelosa como desempenham os seus cargos.

São igualmente merecedores do nosso reconhecimento todos os funcionários e agentes que, no fiel e rigoroso cumprimento dos seus deveres se tem

tornado, pela sua lealdade e correção, dignos da estima e da confiança dos seus superiores.

No final de 1926 sofremos a dolorosa perda do nosso querido e prestimoso Colega Ex.^{mo} Sr. Henrique Burnay (Conde de Burnay) que representava o Banco Burnay junto do Conselho d'Administração.

Prestando á memoria do ilustre extinto as rendidas e sentidas homenagens do nosso maior respeito e saudade cumprimos também um dever de gratidão, a que certamente vos associareis.

A vaga produzida por este triste acontecimento foi preenchida pelo actual Presidente do Conselho d'Administração do Banco Burnay, Ex.^{mo} Sr. Roberto Burnay.

Ultimamente, deixaram, com grande magoa nossa, os lugares que ocupavam no Conselho d'Administração, privando-nos da sua muito valiosa e util colaboração, os nossos prezados Colegas Ex.^{mos} Srs. Jules Empis e João Sequeira Nunes.

Para a sua substituição provisória, foram convidados, nos termos do artigo 23.º dos Estatutos, os Accionistas Ex.^{mos} Srs. Visconde de Escoriaza e Alfredo Balduino de Seabra.

Resoluções

Teinos a honra de vos propôr as seguintes:

1.ª — Que aproveis as Contas, Balanço e mais actos referentes á Gerencia de 1926 (47.º Exercicio).

2.ª — Que, de conformidade com as disposições insertas nos artigos 22.º, 23.º e 34.º dos Estatutos, procedaes á eleição dos vossos representantes no Conselho d'Administração, para o provimento definitivo das vagas existentes e para a substituição do Administrador Banco Burnay, que termina agora o seu mandato, bem como de cinco Membros do Conselho Fiscal, sendo trez efectivos e dois suplentes.

3.ª — Que seja exarada na acta da Assembleia General Ordinaria, um voto de profundo sentimento pelo falecimento do Ex.^{mo} Sr. Conde de Burnay.

Lisboa, 27 d'Abril de 1927.

O Conselho d'Administração

Em Lisboa:

Julio Marques de Vilhena (Presidente)

Carlos A. Soares Cardoso (Visconde do Marco)

Francisco Cabral Metelo

A. J. Símões d'Almeida

Roberto Burnay na qualidade de representante do Banco Burnay

Alfredo Balduino de Seabra

Luiz Ferreira da Silva Vianna

Em Paris

Tony Chauvin

Visconde de Escoriaza

André Walter

Paul Gravier

Linhos Portuguesas

Linha do Norte — Por portaria de 26 de último, *Diário do Governo*; II série, de 2 de corrente, foi autorizada a C. P. a alienar uma parcela de terreno situada à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 214, 353 e 214, 380, com a superfície de 54,00^m, nas condições requeridas pela mesma Companhia.

— Foi aprovada pelo governo o projecto que lhe foi apresentado pela C. P. de novas linhas de resguardo e manobras da pedreira do Vale dos Ovos, em Chão de Maçãs, ao quilómetro 128,500 da Linha do Norte.

Foi pela mesma portaria que aprovou aquele projecto datado de 31 de Maio último, declarada de utilidade pública e urgente a expropriação duma parcela de terreno de olival com a superfície de 3.000^m, pertencente a Augusto Azevedo Franco, situada entre os quilómetros 128,319 e 128,313 da linha do Norte, freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar.

— Tendo a C. P. comunicado ao Governo que se encontra em condições de ser aberta à exploração a 2.^a via entre Entroncamento e Payalvo, o Governo por portaria de 31 do mês passado nomeou uma comissão composta dos engenheiros Srs. Costa Couvreur, Rodrigo Monteiro e agente técnico David Ribeiro para proceder à urgente vistoria daquele troço de linhas.

Linha de Cascais — Por uma portaria de 31 de Maio, *Diário do Governo* de 3 de junho, foi declarada sobrante uma parcela de terreno de 58087^m, situado à direita da linha de Cascais entre os quilómetros 24,222 e 24,247,75, na freguesia N. S. da Assunção, e concelho de Cascais.

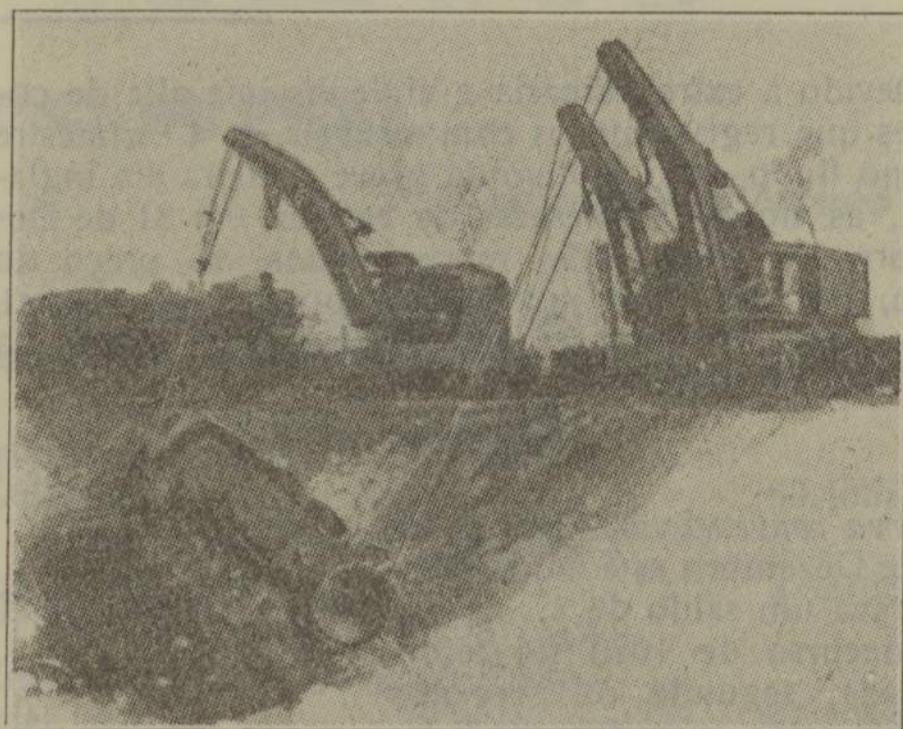
Linha da Beira Baixa — O *Diário do Governo* de 31 de Maio último publicou a portaria aprovando a conta de garantia de juro da linha da Beira Baixa apresentada pela C. P. e correspondente ao 1.^º semestre do ano económico de 1926-1927, e mandando a mesma Companhia entrar nos cofres do Estado com a quantia de 56.128\$45, como liquidação do reembolso relativo ao mesmo semestre.

Linha do Oeste — Também no «*Diário do Governo*» de 31 de Maio, foi publicada a portaria relativa à liquidação ou garantia de juro das linhas de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos mandando entrar a C. P. nos cofres do Estado com a quantia de 179.688\$03 como reembolso correspondente ao 1.^º semestre do ano 1926-1927.

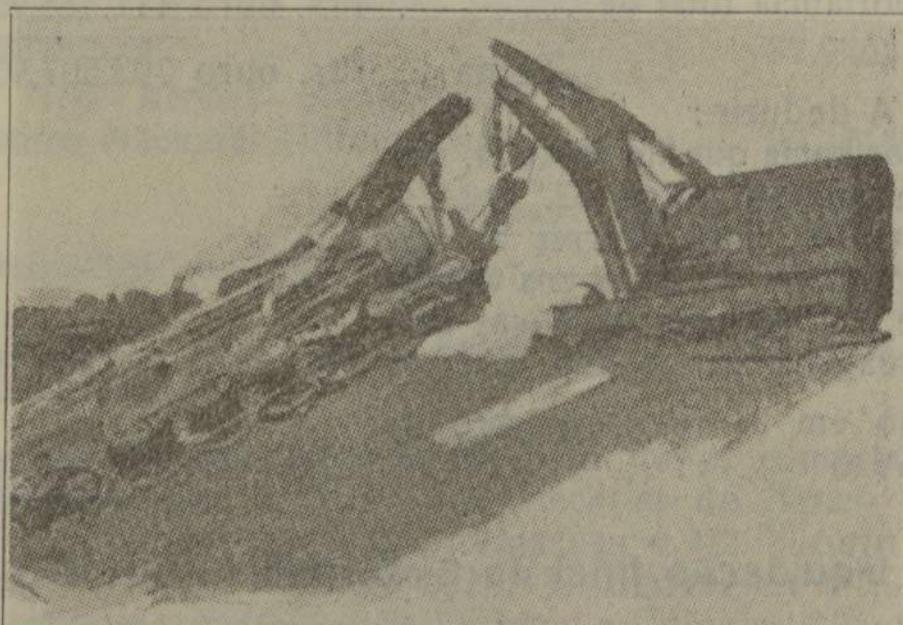
Linha do Vale do Sabor — Achando-se concluído o troço da linha de Carviçais a Lagoaça, e em condições de ser aberto à exploração; o governo, por portaria de 30 de Abril último, nomeou uma comissão composta dos engenheiros Frederico Cambournac, António Avelar Ruas e Francisco Marreco Ferreira, para proceder, com urgência, à vistoria do referido troço.

Um descarrilamento nos Estados Unidos da América

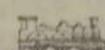
Deu-se recentemente numa das linhas férreas do Norte da América um descarrilamento que causou algumas vítimas e originou importantes prejuizos mate-



riais devido a ter-se dado num local em que de um dos lados da linha havia uma grande ribanceira por onde a locomotiva e as carruagens se precipitaram.



As nossas duas gravuras representam os trabalhos de levantamento da locomotiva e dumha carruagem, por meio de poderosos guindastes.



Monte-píao ferroviário

No dia 26 do mês passado reuniu a Assembleia Geral desta simpática Associação para aprovação do relatório e contas de gerência do ano de 1926, que foram apresentadas pela respectiva direcção e que foram aprovadas.

Segundo êsse interessante documento que é prova da boa administração do Montepíao, havia em fins do ano de 1925, 3.749 sócios e em fins de 1926, 7.318, tendo falecido em 1925, 17 sócios e em 1926, 49.

Foram pagas neste último ano pensões na importância de 43 736\$00.

O Montepíao tem ultimamente desenvolvido muito a sua esfera de acção, tendo encontrado da parte de todas as empresas ferroviárias o melhor desejo de o ampliar e fazer prosperar.

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis — Entrou recentemente em vigor um novo horário de combóios entre Andaluzia e Valencia, mercê do qual o percurso Valencia-Sevilha, ou vice-versa, se faz em dezoito horas.

De Valencia sae-se às 8.50 da noite no expresso de Madrid que vai ligar em Alcazar com o combóio que, partindo dessa estação às 5.50 da madrugada, chega a Sevilha às 3.25 da tarde.

No sentido inverso, sae-se de Sevilha às 1.45 da tarde enlaçando em Alcazar às 11.30 da noite com o expresso Madrid-Valencia que chega a esta última cidade às sete da manhã.

Com tão importante melhoramento devem desenvolver-se muito as relações comerciais entre as duas regiões.

Segundo as estatísticas oficiais, as receitas da rede do Estado espanhol, desde 1 de Janeiro a 30 de Abril do corrente ano atingiram 2.756.910,39 pesetas, o que apresenta um excesso sobre a receita em igual período do ano passado de 524.149,58 pesetas.

— Desde 1 de Janeiro a 10 de Maio deste ano, a rede do Estado teve uma receita de 2.901.478,30 pesetas, com uma diferença para mais sobre igual período do ano anterior de 578.029,82 pesetas.

Linhos brasileiros — Foi autorizada a Companhia Mogyana a cobrar a taxa adicional de 10% sobre as tarifas em vigor, para formação de um fundo especial destinado à renovação do aparelhamento fixo e material circulante dos caminhos de ferro de concessão estadual. O produto dessa taxa será mensalmente depositado nos bancos.

— O Ministro da Viação aprovou a tomada de contas, relativa ao primeiro semestre de 1826, das linhas de Tuyuty a Passos e Guaxupé a Biguatinga, a cargo da companhia Mogyana.

A junta apurou o seguinte balanço:

Receita	1.241:245\$914
Despesa	1.175:149\$215
Saldo	66:096\$699

A extensão das referidas linhas é de 278.803 quilômetros.

— **Linhos venezuelanos** — A receita total dos Caminhos de ferro dos Estados Unidos de Venezuela, segundo os dados oficiais, foi em 1926 de 21.646.877 bolivares, contra 20.473.809 no ano anterior, somando as despesas totais de 15.574.784 bolivares o que representa um lucro de 8.072.113 bolivares.

Daquela receita correspondem: 4.883.617 bolivares ao grande Caminho de Ferro de Venezuela; 4.158.664 ao de Guaira a Caracol; 3.157.889 ao de Tachira; 1.408.903 ao de Bolívar; 1.948.921 ao de Ceiba, 1.670.792 ao de Puerto Cabello a Valencia; 1.460.897 ao Central de Venezuela; 952.544 ao de Santa Barbara a El Vigia; 376.605 ao The Macuto Coast Line Railway; 340.823 ao de Carenero; 208.993 ao de Guanta a Naricual, e 7.8146 ao de Coro a La Vela.

A quantidade de bilhetes vendidos elevou-se a 2.474.411 bolivares. A tonelagem de mercadorias transportada atingiu 529.031 toneladas.

O pagamento das horas extraordinárias nos caminhos de ferro espanhóis

A Comissão executiva do Sindicato Nacional Ferroviário entregou ao Ministro do Fomento uma representação protestando contra o regulamento há pouco posto em vigor para solução do pagamento das horas extraordinárias, aos empregados ferroviários que consideram inexequível, tal qual está.

A referida Comissão pede para que sejam feitas as aclarções que seguem, no regulamento, para poder ser praticável.

a) Prazo dentro do qual as companhias ferroviárias ficam obrigadas a apresentar as suas correspondentes liquidações, com designação do organismo encarregado de examinar e aprovar as mesmas.

b) Preferir às normas assinaladas no real decreto para repartir os 12 milhões de pesetas, as que se propõem no informe do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, dadas as condições de equidade e de justiça que estas normas reúnem.

c) Limitar a acção da Caixa de Socorros ao que o seu próprio nome indica, eliminando quanto se refere ao estabelecimento de pensões, sem deixar de assinalar que a quantia correspondente a cada ferroviário dos interessados lhe será entregue integralmente no seu dia.

d) Que a representação operária na Junta Administrativa da Caixa seja nomeada por meio de eleição livre entre o pessoal interessado, e com as maiores garantias quanto se refere à pureza dos seus resultados.

A solução definitiva do assunto relativo ao abono dos atrasos por horas extraordinárias, procede num curto prazo, com o fim de normalizar a implantação do dia legal de oito horas em novos serviços ou então que as Companhias paguem mensalmente todas as horas extraordinárias que os seus agentes façam.



Casas para habitação de empregados da C. P. e suas famílias

Por portaria de 31 de Maio, publicada no *Diário do Governo* de 3 do corrente, II série, foram aprovados os projectos de três tipos de casa apresentados pela C. P. para habitação de empregados e suas famílias.

Um desses projectos é para habitação de três famílias e para ser adoptado em diversas estações da rede; outra para um agente graduado casado, e duas casas para pessoal braçal e famílias, e ainda outro para casas de habitação de duas famílias, a adoptar também em algumas das estações da rede, devendo para cada um dos projectos apresentar a C. P. um projecto de canalização de esgoto.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO

A partir de 1 de Junho caducam todas as actuais concessões de passes e bilhetes de identidade que tinham sido feitas pelos Caminhos de Ferros do Estado, sendo substituídas por outras concedidas em novos modelos.

O Presidente do Conselho de Administração

Ruy Ennes Ulrich

BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

D A N C I N G

DE

L, I S B O A

Viagens e Transportes

Paragem de combóios em Cúria

Desde ontem e até aviso em contrário, os combóios correios n.^{os} 8 e 15, rápidos do Porto n.^o 51 e 56 e Sud-Express n.^o 53 54 passaram a ter paragem no apeadeiro de Cúria para serviço de passageiros e bagagens.

Para este apeadeiro são válidos os bilhetes de ida e volta da Tarifa n.^o 7 de g. v. para Mogores, bem como os bilhetes do serviço especial de banhos para esta estação sem pagamento de senha de paragem.

Em virtude desta modificação no horário os combóios n.^{os} 51, 53 e 56 deixaram de ter paragem em Mogofores, e as marchas dos n.^{os} 15, 51, 8, 54 e 56 sofreram ligeiras alterações.

Despacho Central de Arruda dos Vinhos

No dia 10 d'este mês foi inaugurado o serviço de Camionagem entre as estações de Alverca e o Despacho Central de Arruda dos Vinhos.

Este novo despacho faz todo o serviço de passageiros e de mercadorias em grande e pequena velocidade.

A condução dos passageiros é feita em camionetas confortáveis montadas sob pneus, da propriedade da Empreza de Transportes Arrudense, concessionária do Despacho.

A estação de Lisboa-Rocio vende bilhetes simples para este despacho, o qual por seu turno vende também bilhetes simples para Lisboa—Rocio.

Os preços dos bilhetes são os resultantes da ligação dos preços do caminho de ferro com o de 6\$00 por passageiro correspondente ao percurso Alverca—Arruda dos Vinhos.

Para as demais estações e apeadeiros da Companhia pode o despacho aceitar passageiros, obrigando-se a fornecer-lhes bilhete definitivo na estação de Alverca.

O custo de transporte das bagagens entre Alverca

e Arruda é de 1\$00 por cada fracção indivisível de 10 quilogramas.

Para os volumes de peso não superior a 10 quilogramas taxados no Caminho de ferro pela tarifa 8 gv., a taxa de camionagem é de \$90 por volume,

A camionagem de mercadorias em g. v. e em p. v. é de 1\$00 por cada 10 quilos, excepto para os objectos muito volumosos e de pouco peso, mobílias acondicionada ou a granel, matérias explosivas ou perigosas, que é de 2\$00 por cada 10 quilos.

O estabelecimento d'este Despacho Central representa um importante melhoramento para a rica povoação de Arruda dos Vinhos e lugares circunvizinhos que têm por esta forma, fácil saída para os seus produtos agrícolas que são muitos e de superior qualidade.

Serviço especial de bilhetes reduzidos durante a temporada de banhos

Começou ontem a venda nas estações das linhas exploradas pela C. P. dos bilhetes do serviço especial a preços reduzidos durante a época balnear.

Ha bilhetes para todas as estações da antiga rede da C. P., para as do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e bem assim para as da Companhia do Vale de Vouga, da Beira Alta, Nacional e do Norte de Portugal (linhas de Guimarães e Porto à Povoa e Famalicão) e Sociedade Estoril (linha de Cascais) que servem praias e estâncias de águas minerais, os quais são válidos por três meses improrrogáveis, contados da data indicada nos bilhetes pela estação onde foram adquiridos com excepção dos vendidos depois de 31 de Junho que são válidos até 31 de Outubro.

A sua utilização para o regresso não deve fazer se antes do 15º dia contado da data do início da validade. Podem contudo ser utilizados para o regresso antes do 15º dia, mediante o pagamento de 20% do preço dos bilhetes.

Estes bilhetes são válidos para todos os combóios do horário em vigor; devendo porém para os rápidos, os seus portadores pagar a sobre-taxa de velocidade e para o Sud-Express a diferença de preço para a 1ª classe quando se trate de bilhetes de 2ª e 3ª classe e a sobretaxa de Luxo para a Companhia dos Wagons-Lits.

Ha meios bilhetes para crianças de 3 a 7 anos.

Os passageiros sempre que o desejem, podem deter-se tanto à ida como à volta em qualquer estação compreendido no percurso dos seus bilhetes, mediante a compra de senhas de passagem logo à seguir à chegada do combóio, isto é antes de sairem da estação. O custo das senhas é de 5\$00.

Nas linhas das Companhias do Norte de Portugal e do Vale de Vouga é permitida a passagem sem necessidade da compra de senhas, sendo, porém, indispensável apresentar os seus bilhetes ao chefe da estação para este, validarem a paragem.

Em Lisboa podem os portadores dos bilhetes de banhos deter-se sem necessidade de senhas de paragem quando continuem viagem no mesmo dia em que chegam.

Os passageiros procedentes das linhas do sul e sueste ou a estas destinados em trânsito por Lisboa podem deter-se nesta cidade sem necessidade de senha de passagem.

Também não necessitam de senhas de paragem no Porto os passageiros que se destinarem à linha do Porto à Povoa ou dali procedentes pela estação da Boa Vista.

Os passageiros que ao passar por Amieira ou Alfarelos queiram visitar a cidade de Figueira da Foz podem faze-lo comprando naquelas estações, além

das competentes senhas de paragem, novos bilhetes para o percurso até Figueira da Foz e volta.

Para obter a senha de paragem devem os passageiros apresentar os seus bilhetes aos chefes das estações.

Estes bilhetes que têm a importante redução de 35 % sobre os preços da Tarifa geral dão direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagens registados, ou 15 quilogramas tratando-se de meios bilhetes.

Aos passageiros é facultado, para sua comodidade, o despacho de bagagens e a compra ou a regularização dos seus bilhetes, conforme se trate de viagem de ida ou de regresso, nas vésperas do dia em que se deseja iniciar qualquer dessas viagem, excepto na estação de Lisboa—Rocio onde a hora da venda e a antecipação com que é feita são afixados em Aviso especial.

—Para Banhos de Amieira, Amieira e Bicanho são vendidos pelas estações de Coimbra, Coimbra B, Taveiro, Formoselha, Alfarelos, Fontela, Figueira da Foz e Bifurcação de Lares bilhetes especiais de ida e volta, válidos unicamente para os dias em que forem vendidos.

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada.

Os preços destes bilhetes são o dobro dos do § 4º da tarifa especial nº 11 de grande velocidade.

A Companhia da Beira Alta também estabeleceu serviço de banhos não só para estações da sua linha que servem praias e termas, com otambém para as das linhas da C. P., em condições similares às do serviço desta última Companhia; tendo além disso estabelecido um serviço especial de comboios rápidos e directos de Vilar Formoso a Figueira da Foz e vice-versa que deve concorrer fortemente para chamar a esta cidade grande número de banhistas espanhóis.

Estes comboios sairão da fronteira logo em seguida à chegada do comboio espanhol e estão na Figueira entre as 17 e 18 horas. Da Figueira sairão entre as 9 e 10 horas de forma a darem ligação ao comboio da Companhia de Salamanca.

Neste comboio que tem carruagens das três classes não será cobrado, apesar da sua marcha rápida, a sobretaxa de velocidade.

Também a companhia espanhola de Madrid a Cáceres e a Portugal estabeleceu em combinação com a C. P. serviço especial de bilhetes de banhos cuja venda nas suas estações para as da C. P. foi ontem iniciada.

Alterações do horário do Sul e Sueste

Por determinação da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e como consta dos avisos ao público já afixados, contendo as

novas alterações introduzidas no cartaz-horário dos comboios das linhas do Sul e Sueste, é modificada a marcha do comboio n.º 263, que parte do Barreiro-Terra às 5 horas, de modo a estabelecer a ligação imediata na estação de Casa Branca com as linhas de Evora, Guadiana, Ponte de Sôr e Portalegre, facilitando deste modo aos passageiros procedentes destas linhas o seu seguimento rápido, não só para as estações de Casa Branca até Beja, como para qualquer outra situada mais além, até Faro.

Da modificação da marcha deste comboio outra vantagem resultou para o público, por que se atendeu, como era justo e razoável, á ligação em Beja com o comboio-correio n.º 205, que parte de Lisboa às 9.10, proporcionando aos passageiros o prosseguimento da viagem até Faro, ligação esta que hoje não tinha e muito se fazia sentir. Por este facto, ao contrário do que hoje acontecia, pode também fazer-se despacho directo de bagagens.

Além desta modificação, são também ligeiramente alteradas as marchas dos comboios n.ºs 139 e 136, entre Lisboa e Setúbal, passando o primeiro a partir de Lisboa às 17.50 e a chegar a Setúbal às 19.25 e o segundo a partir desta estação às 19.35 para chegar a Lisboa às 21.20, ficando garantida a ligação ao primeiro destes comboios, em Lavradio, pelo comboio n.º 17, que passará a partir às 18.43.

Todas estas alterações entraram em vigor no dia 10 do corrente.

Venda de bilhetes e despacho de bagagens junto ao cais do Posto Marítimo de Desinfecção

Inaugurou-se ha dias com a chegada do paquete *Arlanza* o posto de venda de bilhetes e despacho de bagagens que a Companhia Portuguesa estabeleceu junto ao "Posto Marítimo de Desinfecção" á Rocha de Conde Obidos, para serviço de passageiros vindo, por mar e que se destinam a Espanha ou a França pelo caminho de Ferro.

Escusado é encarrerar a grande utilidade dos serviços que o posto está destinado a prestar, tão evidente é.

Os passageiros chegados a Lisboa pela via marítima e que se destinam ao estrangeiro, escusam de ir comprar os bilhetes e despaclar as bagagens na estação do Rocio; podendo, logo a seguir ao desembarque, adquirir os bilhetes no posto a que a C. P. deu a designação de Lisboa S. M. (Serviço Marítimo), encarregando-se a Companhia, de combinação com a Empresa Geral de Transportes, da condução das bagagens desde o Posto de Desinfecção, não tendo os passageiros que se ocupar mais do assunto.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

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

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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

Carreiras aéreas Madrid-Lisboa-Sevilha

Na terça-feira última, dia 14 foi inaugurado, a título de experiência, o serviço de carreiras aéreas entre Madrid, Lisboa e Sevilha, organizado pela Empresa de Serviços Aéreos Portugueses, com sede em Lisboa, de combinação com a Sociedade União Aérea Espanhola, e sob os auspícios da Direcção Geral dos Correios e Telegrafos.

Os aviões desta empresa fazem serviços de correio.

Os expedidores que desejem que as suas cartas sigam pelos aviões devem escrever claramente no envelope o seguinte: *por avião*, e lançá-las de véspera em qualquer marco postal ou caixa do correio geral até às 5 horas da madrugada.

Como se trate de um serviço de experiência, nenhuma taxa suplementar se exige por enquanto, devendo esta ser estabelecida oportunamente segundo os resultados desta experiência. Ao transporte por avião só são admitidas cartas ou bilhetes postais.

Da inauguração deste serviço não resulta nenhum encargo para o Estado nem para a Administração Geral dos Correios e Telegrafos nem tão pouco para o próprio público.

O horário dos aviões é o seguinte:

Partidas de Madrid—às segundas e sextas feiras, às 9 horas da manhã, chegando a Alverca às 13,30.

Partida de Lisboa—(Alverca) às terças e quintas, às 9 horas, chegando a Madrid às 13,30 e aos sábados às 13,50 chegando a Madrid às 17,30.

Partida de Lisboa para Sevilha—às 15 horas, chegando a Sevilha às 17,30.

Partida de Sevilha para Lisboa—aos sábados, às 9 horas, chegando às 22,30.

Oxalá que a experiência dê bons resultados e que o novo serviço se torne definitivo.

Companhia Italiana Turismo

Reconhecendo o governo italiano que se devia dar nova modalidade ao organismo oficial de propaganda Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT) para assim corresponder melhor à sua patriótica missão resolveu criar a Companhia Italiana de Turismo (CIT) e que é constituída pelo (ENIT) com a função de organismo de propaganda oficial, pelos Caminhos de Ferro Italianos do Estado e pelos antigos Bancos Emisores—Banco de Napoli e Banco de Sicilia.

A (CIT) consubstancia em si os melhores elementos nacionais que estão intimamente interessados no desenvolvimento do turismo na Italia, e a cooperação dos dois importantes estabelecimentos de crédito é o melhor penhor financeiro para o bom exercício da indústria turística.

O governo italiano escolheu as figuras mais preponderantes e valiosas no meio turístico e, assim, foi nomeado como presidente o On. Ezio Maria Gray, detentor de uma robusta inteligência, poliglota, distinguindo-se entre os melhores literatos de Italia e co-

nhecedor como poucos dos problemas nacionais do seu país, e como director geral Mr. Michele Oro, que foi director do (ENIT) cujo nome já é conhecido no nosso meio turístico, e assaz apreciado pela sua competência, servida por uma inteligência muito superior.

A (CIT) ficará sendo pois a continuadora do (ENIT) por forma a melhor corresponder ao seu objectivo, conservando a mesma feição oficial e animada do entusiástico desejo de levar o forasteiro à Italia, proporcionando-lhe as maiores facilidades e caprichando vivamente para que todos levem consigo a mais bela recordação.

Cartas de George Stephenson

Foram vendidas em leilão, em Londres, quinze cartas assinadas por George Stephenson, o inventor da 1.^a locomotiva, conhecido no mundo científico pela denominação de *Pai da Locomotiva*.

Esses documentos foram escritos por Stephenson entre os anos de 1824 e 1846, quando a construção ferroviária estava na sua fase inicial. As cartas são endereçadas a Michael Longridge dos estabelecimentos metalúrgicos de Morpeth Northumberland.

Algumas dessas cartas contêm referências à oposição que encontravam os esforços que se faziam naquela época para a construção da primeira linha férrea na Inglaterra.

Carteira dos Accionistas

Assembléa geral de accionistas da C. P.

Em harmonia com o disposto nos artigos 51.^º e 39.^º dos respectivos estatutos, realiza-se no dia 28 do corrente mês, pelas 4 horas da tarde, na sede social, em Lisboa, a assembléa geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, possuidores de 100 ou mais acções.

Esta assembléa destina-se a eleger 2 vogais para os conselhos de administração e fiscal e a apreciar as contas do exercício de 1926 e bem assim quaisquer propostas apresentadas em harmonia com o exposto na última parte do artigo 38.^º dos estatutos.

Revalidade dos bilhetes de identidade do pessoal das linhas do Estado

A direcção geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu que, a partir do dia 1 de Junho, deixem de ter validade de passe na rede do Sul e Sueste e do Minho e Douro, os bilhetes de identidade concedidos ao pessoal das linhas do Estado e, bem assim, os «coupons» quilométricos das pessoas de família dos empregados.

Em virtude desta resolução, os bilhetes de identidade, tanto do pessoal como das pessoas de família, só serão válidos quando lhes for apostado um carimbo especial da secretaria daquela direcção geral, ficando, nestas condições, para efeitos de concessão de passes, o pessoal sujeito ao regulamento geral da Companhia.

As importâncias com que os ferroviários do Estado contribuiram para a Caixa de Reformas e Pensões, por possuirem bilhetes de identidade, deixarão de ser cobradas, sendo o pessoal reembolsado, sem encargo para aquela Caixa, das quantias que pagou além da metade que no corrente triénio lhe competia satisfazer ou mantidas as deduções necessárias para perfazer a mesma metade se ela ainda não se encontrar cobrada.

DR. JOSÉ BRUNO CARREIRO

REALISA-SE A 21 DO CORRENTE O ALMOÇO AO ILUSTRE DIRECTOR
DO «CORREIO DOS AÇORES»

Está definitivamente marcado para a próxima terça-feira 21, o almoço de homenagem ao Dr. José Bruno, director do importante diário «Correio dos Açores» que se publica em Ponta Delgada.

Para o referido almoço que se realiza ás 13 horas na GARRET, estão já inscritos os srs: Dr. João do

gusto Borges, engenheiro Jacinto dos Reis Bettencourt, Dr. João de Mello Bulhões, Dr. Arnaldo Narciso, Manuel Garcia de Lemos, Antonio Teles Machado, Dr. João d'Ornellas da Silva, Dr. Antonio Colares Vieira, Oliveira Horta Serpa, Dr. Agostinho Leite Pacheco, Christovam Aires (filho), Dr. Leopoldo do Valle;



Amaral, comandante Jaime da Fonseca Monteiro, Dr. Joaquim Manso, Manuel Silveira de Lemos, Dr. Domingos Ferreira Deusdado, Lopo da Camara, Dr. Armelim Junior, comandante Filomeno da Camara. Dr. Alberto de Campos Melo, Dr. Guilherme de Moraes, Salema Vaz, Dr. Juvenal d'Araujo, Manuel Freire da Cruz, Dr. Armindo Monteiro. D. Luiz de Castro, Diário de Notícias, Dr. J. Silvestre d'Almeida, Maestro Francisco de Lacerda, Capitão Joaquim Marques Moreira, Dr. Amorim Ferreira, Christovam Moniz, Dr. Alvaro Pinheiro Chagas, Coronel Fernando Au-

Raul Esteves dos Santos, Barão da Fonte Bela, Barão de Linhó, Dr. Carlos Amaro, Dr. Ruy Ennes Ulrick, Dr. Ramada Curto, Gremio do Açores, actor Alexandre d'Azevedo, Capitão Carlos Frazão Sardinha Fernando d'Araujo, José Furtado Leite, Izidro Costa e Carlos d'Ornellas.

A inscrição continua aberta até segunda feira ao meio dia na Redação da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO e REVISTA INSULAR E DE TURISMO na Rua da Horta Seca, 7 e no Restaurant Garrett.

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 947

BASE XXVI

As obras complementares do primeiro estabelecimento, a primeira renovação da parte metálica da via, incluindo pontes, para as linhas já em exploração que necessitem ser renovadas dentro do prazo de quinze anos e a aquisição do material circulante necessário ao desenvolvimento do tráfego serão custeadas pelo fundo especial de caminhos de ferro, quer directamente quer garantindo empréstimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do fundo especial de caminhos de ferro ou pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mediante aprovação governamental.

§ 1.º Os materiais retirados na renovação indicada nesta base ficarão pertencendo ao Estado.

§ 2.º A execução das obras complementares e aquisição do material metálico da via, incluindo pontes, e do material circulante, poderão ser feitas por iniciativa do Governo ou mediante requisição justificada da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aprovada pelo Governo com prévio parecer favorável das instâncias oficiais que por lei devem ser consultadas.

§ 3.º Dando-se o caso de não poder o fundo especial de caminhos de ferro custear obras ou aquisições de material que sejam julgadas urgentes para uma boa exploração da rede ou para permitir o incremento de tráfego, que possivelmente seja desviado para outras linhas ou vias de comunicações diferentes, se houver demora na execução do projecto ou na compra do material, poderá a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com prévio acordo do Governo, fazer de sua conta tais obras ou aquisições, considerando-se essa despesa como um empréstimo feito ao Governo, que vencerá juro simples correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal e será amortizado em um prazo máximo de quinze anos, por meio das disponibilidades do fundo especial, se as houver, ou por encontro na repartição dos lucros líquidos, em caso contrário.

§ 4.º Dando-se o término ou rescisão da concessão durante a amortização de empréstimos contraídos nestas condições, o Estado satisfará as prestações e juros em dívida, independente do disposto nas bases relativas à entrega de instalações e material no fim da concessão.

BASE XXVII

A exploração das linhas adjudicadas será feita nos precisos termos das leis reguladoras de exploração de caminhos de ferro.

§ único. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em todos os seus actos de exploração, fica po-

sujeita à fiscalização exercida pelo Governo sobre as empresas de caminhos de ferro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ou do organismo que porventura a substitua, sem prejuizo da fiscalização especial a que se refere a base seguinte:

BASE XXVIII

O Governo nomeará, pelo Ministério do Comércio e Comunicações e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, um delegado junto da administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo como adjuntos dois técnicos em matéria de exploração de caminhos de ferro e um contabilista, todos de reconhecida competência.

§ 1.º O delegado assistirá a todas as reuniões do conselho de administração da Companhia, bem como às de qualquer órgãos executivos, delegados dessa mesma administração. Nestas reuniões terá voto consultivo e, quando o julgue necessário, voto suspensivo, até deliberação do Governo, das decisões que digam respeito às rôdes arrendadas.

§ 2.º Este delegado e adjuntos perceberão os vencimentos que lhes forem fixados e abonados pelo Estado.

BASE XXIX

Nenhuma alteração tarifária, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação, redução ou isenção de taxas ou multiplicadores e regras de repartição do tráfego, que possam afectar as linhas adjudicadas em exploração, serão propostos à homologação do Governo pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, além dos outros requisitos indispensáveis pela legislação em vigor, tenha sido, obtido, por escrito, o parecer do delegado junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que o deverá apresentar no prazo máximo de quinze dias, depois de lhe ser entregue o pedido pela referida Direcção Geral.

§ 1.º A falta de entrega do parecer no prazo acima indicado será considerada como anuência do delegado à proposta apresentada pela Companhia.

§ 2.º Exceptua-se o caso de impedimento temporário do referido delegado e seus adjuntos, por causa fortuita, que será tido em consideração e sobre o qual providenciará a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

BASE XXX

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses obriga-se, terminado o prazo de cento e oitenta dias, a contar da assinatura do contrato, a fazer a cobrança, em benefício do Estado, de todos os créditos que não sejam ou venham a ser litigiosos, provenientes de liquidação de quaisquer contas com a administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual lhe deverá fornecer a nota dos mesmos créditos, e ficando da imputabilidade desta a liquidação dos créditos litigiosos.

BASE XXXI

Se a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não cumprir as cláusulas destas bases, depois de advertida, ou se recusar obediência à revisão dos árbitros, nos casos da intervenção destes, o Governo poderá rescindir o respectivo contrato.

BASE XXXII

A rescisão do contrato, nos termos da base anterior, far-se há por decreto, não ficando o Governo obrigado a

indemnizar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegados para justificar a indemnização, e nem se responsabiliza por quaisquer dívidas da Companhia, qualquer que seja o modo e título por que elas tenham sido contraídas, nem garante ou caucionaria contratos de empreitadas gerais ou parciais ou de qualquer outra natureza que a Companhia estabeleça com terceiros.

§ único. Exceptuam-se os encargos financeiros a que se referem as bases XII, XXV e XXVI.

BASE XXXIII

Fica também estipulado que o Estado, não só em razão de proprietário das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, mas também como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas rôdes, terá preferência sobre todos os credores da Companhia para as dívidas provenientes da exploração das suas linhas, obrigando-se a Companhia para as dívidas provenientes da exploração das suas linhas, obrigando-se a Companhia, em todos os contratos que fizer a ressalvar os direitos do Estado, em harmonia com esta base.

BASE XXXIV

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao assumir a exploração das linhas adjudicadas, continuará sem interrupção as construções das linhas já iniciadas, ficando a cargo do fundo especial de Caminhos de Ferro os respectivos encargos, nos termos da base XXV.

BASE XXXV

As questões que se levantarem sobre execução, interpretação ou omissão destas bases serão resolvidas por tribunal arbitral, constituído por três membros, sendo um nomeado pelo Governo, outro pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o terceiro escolhido por ambos.

§ único. Não havendo acordo nesta escolha, será o terceiro árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

BASE XXXVI

As questões que, pela legislação ferroviária em vigor nesta data, devam ser presentes ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo, ouvido o parecer do referido Conselho.

BASE XXXVII

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não poderá traspasar, no todo ou parte, sem autorização do Governo, dada por lei ou por decreto com força de lei, os direitos e as obrigações derivadas do contrato a estabelecer a outra entidade.

Paços do Governo da República, 9 de Março de 1927.— O Ministro do Comércio e Comunicações, *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*.

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 férreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Continuação do n.º 947

§ único. As pensões de reforma e de sobrevivência, derivadas de tais Caixas e regulamentos, não são consideradas para o cômputo do subsídio a que se refere o artigo 16.º

Art.º 18 A segunda outorgante manterá os armazéns de viveres anexos à Caixa de Reformas e Pensões, podendo, porém, rever o regulamento e tomar as medidas necessárias para que tal intituição não produza lucros avultados nem prejuizos, conservando-se a faculdade de representação do pessoal na administração dos referidos armazéns.

Art.º 19.º Os sanatórios já existentes e o Fundo de Assistência, pertencentes aos Caminhos de Ferro do Estado, serão administrados por comissões nomeadas e organizadas pela segunda outorgante com a conveniente autonomia administrativa, e delas farão parte delegados eleitos pelo pessoal, devendo ser presididas por um delegado do primeiro outorgante dos referidos no artigo 28.º

Art.º 20.º A segunda outorgante compromete-se a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que os regulam e a conceder nas linhas adjudicadas os passes e as reduções de que actual e legalmente gozam as entidades oficiais na rede de caminhos de ferro que já explora.

Art.º 21.º De harmonia com o disposto no artigo 9.º pertence à segunda outorgante conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como o material fixo e circulante, em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias.

§ 1.º Se o não fizer, será avisada pelo primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder a tais reparações, dentro de um prazo conveniente, marcado pela referida Direcção Geral.

§ 2.º Findo este prazo e não estando em curso a satisfação da reclamação do primeiro outorgante, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua ordem e de conta da segunda outorgante, que pagará as despesas com elas realizadas e as que pelo seu procedimento tiverem sido motivadas, podendo o primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, apropiar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito, se a segunda outorgante fôr remissa em o satisfazer.

§ 3.º Este procedimento coercivo não obsta às mais sanções a que pela legislação geral fica a segunda outorgante sujeita.

Artigo 22.º O material circulante deverá em regra ser adstrito à respectiva rede, podendo contudo circular em todas as linhas exploradas pela segunda outorgante e, mediante prévia justificação e aprovação do primeiro outorgante, nelas ser utilizado permanentemente.

Art.º 23.º Dando-se o caso de interrupção total ou parcial da exploração da rede adjudicada, o primeiro outorgante providenciará para que a dita exploração continue por conta da segunda outorgante e intimá-la-há imediatamente para que ela se habilite a cumprir as obrigações deste contrato no prazo de sessenta dias.

§ 1.º Se, findo esse prazo, contado da data da intimação, a segunda outorgante não estiver apta a reassumir a exploração da rede adjudicada, pelos seus próprios meios e dos termos deste contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, na pena de rescisão do mesmo, perdendo o direito a todas as concessões que por este contrato lhe são ou tiverem de ser feitas, e o primeiro outorgante entrará imediatamente na completa posse da rede e da sua exploração, sem indemnização alguma para a segunda outorgante, salvo o disposto nos artigos 12.º e 26.º.

§ 2.º Ficam excluídos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 24 Todas as linhas cuja exploração é adjudicada poderão ser ocupadas militarmente e exploradas directamente pelo primeiro outorgante, sempre que assim se torne necessário para a defesa nacional.

(Continua).

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Direcção Geral

Abastecimentos

Venda de papel inutilizado

Esta Companhia recebe propostas até às 12 horas do dia 27 do mês de Junho do corrente ano, para a venda de todo o papel inutilizado produzido durante um ano.

As propostas, em carta fechada e lacrada deverão ser dirigidas ao Secretário da Direcção Geral—Abastecimentos em Santa Apolónia, com a designação no envelope de —**Proposta para a compra de papel inutilizado.**

As propostas, serão abertas na Secretaria da Direcção Geral em Lisboa, Santa Apolónia, perante os concorrentes que quizerem assistir.

Para as propostas serem aceites é indispensável que o concorrente faça no cofre da Companhia (estação Central de Lisboa-Rocio) o depósito de 1.000\$00 que será restituído ao adjudicatário no fim do prazo do contrato se tiver cumprido com todas as condições estipuladas no presente, e aos outros concorrentes dentro do prazo de 30 dias.

Este depósito deve ser feito até às 12 horas precisas do dia 25 de Junho de 1927 servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

O prazo durante o qual os concorrentes contraem obrigação para com a Companhia pelo simples facto da apresentação das propostas, sómente terminará trinta dias depois do acto do concurso, continuando essa obrigação a subsistir para o adjudicatário, se o houver.

O papel será entregue sobre vagão na estação de Lisboa-Santa Apolónia à medida que o comprador fôr avisado, mas nunca em quantidade inferior a 1.000 quilos.

As propostas devem indicar o preço por quilo.

O pagamento é feito quando o comprador fôr avisado e pela quantidade de quilos que se lhe forem entregando.

As despesas de descarga serão por conta do comprador.

Os pagamentos deverão ter lugar na Caixa da Companhia em Lisboa (estação do Rocio) logo que o comprador seja avisado para os efectuar.

A Companhia entrega sucata de papel logo que lhe seja apresentado o documento que mostre ter o comprador satisfeita a sua importância.

O papel deverá ser retirado no prazo de três dias depois de efectuado o seu pagamento.

Fundo este prazo ficará o vagão vencendo estacionamento.

Além do preço oferecido por quilo o comprador terá que pagar mais 2,5% para despesas gerais.

Será de cargo do adjudicatário o fornecimento de selos para legalizar o contrato.

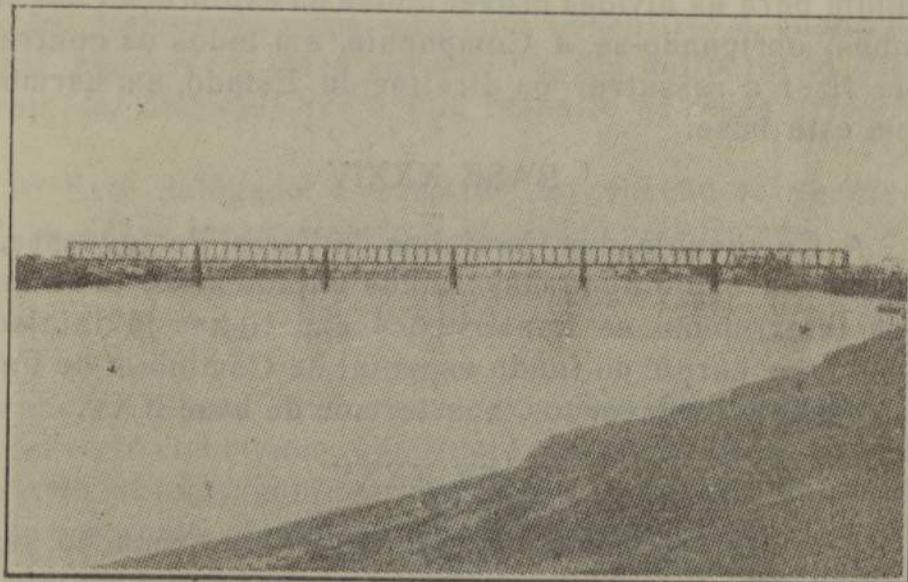
Lisboa, 13 de Junho de 1927.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Ponte de Campos, sobre o rio Parahyba
da «Leopoldina Railway»

A «Leopoldina Railway», Companhia de Caminhos de Ferro que explora no Brazil uns dois mil duzentos e vinte quilómetros de linha, serve os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

A secção mais antiga dêste caminho de ferro é a de Mana, junto da baía do Rio próximo de Petropolis (Serra 16 Km), a qual foi aberta à exploração em 1854, com a bitola de 5 pés e 6 polegadas (1m,676), tendo posteriormente sido modificada para 1 metro.



Ponte sobre o rio Parahyba, Campos,
da «Leopoldina Railway».

A nossa gravura representa a ponte ultimamente construída por esta Companhia em Campos sobre o rio Parahyba, a qual faz parte do trecho da linha férrea recentemente construída sobre o pantano na parte mais remota da baía do Rio de Janeiro,

E' construída de aço e tem dois viadutos reforçados de 272 metros e 361 metros de extensão e assenta em pilares de 18 metros, constituindo um magnífico exemplar no seu género.

Livros á venda na Administração desta Revista

Manual do Viajante em Portugal	25\$00
Sangue Mocidade e Amor, por Felix Correia	6\$00
Cronicas de Qualquer Dia, por Maia Alcoforado	5\$00
Campanha Tradicionalista, por Beirão da Veiga	8\$00
Aliança Peninsular, por Antonio Sardinha	
Chuva da Tarde	idem
Correia da Saudade	idem
A Questão Iberica	idem
Quando as Nascentes despertam, idem	
O Valor da Raça	idem