

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 39.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 914

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

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

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

12.º — Aditamento á tarifa especial P. H. F. n.º 3—g. v —
Transporte de recovagens e géneros frescos entre Portugal e França.

SUMMÁRIO

A fiscalização dos Caminhos de Ferro — Mais uma reforma por J. Fernando de Sousa	Pag. 365
Para a história da locomotiva	" 370
Linhas Portuguesas	" 371

A situação em Lourenço Marques	" 372
Curso de Cambios comprados	" 372
D. Maria Andrade Gomes	" 373
António Sardinha	" 373
Carteira dos Acionistas	" 373
Cons. Fernando de Sousa	" 373
Grémio dos Açores — Importante reunião na colônia açoreana na Sociedade de Geografia	" 374
Parte oficial	" 378
Aviação — O último desastre da nossa aviação	" 380

A Fiscalização dos Caminhos de Ferro Mais uma reforma

por J. FERNANDO DE SOUZA

PERANTE a reorganização da fiscalização dos caminhos de ferro não pode a *Gazeta* ficar silenciosa. Cumpre-lhe analisa-la com o critério sereno de crítica objectiva inspirada nos mais altos interesses nacionais.

Relembremos rapidamente as principais vicissitudes por que tem passado esse importante serviço.

Desde que entre nós se iniciou a construção de caminhos de ferro por empresas concessionárias, isto é, logo que se contratou a linha de Leste com Hardy Hislop em 18 de Agosto de 1853, publicaram-se em 5 de Setembro do mesmo ano as instruções reguladoras da respectiva fiscalização técnica da construção.

Após as sabidas vicissitudes da construção directa pelo Estado e a celebração do contrato de concessão do Norte e Leste a D. José Saímanca em 14 de Setembro de 1859, publicou-se o regulamento de 5 de dezembro de 1860 criando duas divisões fiscais, uma de construção e outra de exploração, órgãos externos da Direcção Geral de Obras Públicas.

O decreto de 31 de Dezembro de 1864, derivado da autorização confida na lei de 25 de Junho do mesmo ano, assentou com rara mestria os princípios basilares da fiscalização, definindo os direitos e deveres do Estado e das empresas concessionárias de caminhos de ferro e do público que os utiliza, bem como dos proprietários ribeirinhos.

O art. 5.º deu ao Governo a faculdade de crear as divisões necessárias para a fiscalização, dirigidas cada uma por um engenheiro.

Por decreto de 28 de outubro de 1869 foram remodelados os quadros e vencimentos da fiscalização das linhas de Norte e Leste. Em 1882 uma portaria de 29 de setembro fixou o quadro da fiscalização de linha da Beira Alta.

Uma portaria de 4 de agosto de 1886 reuniu numa só direcção as da Norte e Leste e da Beira Alta.

Por decreto de 15 de Março de 1888 foi promulgado o regulamento da fiscalização da construção de caminhos de ferro.

O decreto de 21 de Fevereiro de 1891 reorganizou os serviços fiscais da exploração, dividindo-os por duas direcções fiscais.

Cada direcção tinha quatro repartições internas e três divisões externas. Fixavam-se meudamente as atribuições do pessoal externo.

Um propósito de economia e simplificação determinou a reforma de 1 de dezembro de 1892, que manteve as duas direcções, substituindo porém em cada uma as diferentes repartições por uma única secretaria e modificando as normas de serviço externo.

Análogo critério de economia determinou em 1893 a redução das duas direcções a uma só, reduzindo-se o quadro e em 9 de dezembro de 1898 novo decreto determinando que a Direcção Fiscal tivesse apenas um engenheiro director e três engenheiros chefes de divisão.

Não se contentou Elvino de Brito com essa providencia sumária. Em 7 de Setembro de 1899 foi promulgado o decreto orgânico dos serviços de fiscalização, que reduziu os quadros do pessoal admi-

nistrativo, passando o numero de agentes de 179 a 89. Era uma organização minuciosa e tão proficientemente elaborada, que o Conselheiro Vargas na sua profunda remodelação dos serviços do Ministério das Obras Públicas, deixou intacto o regulamento de 1899, até agora em vigor, aparte leves retoques.

Chegámos a 1918 sem que a fúria reformadora que se desencadeou desde 1910 atingisse a Direcção de Fiscalização. Por decreto de 8 de Junho de 1916 foi esta incorporada no Ministério do Trabalho então criado, continuando porém a reger-se pela organização de 1899.

O decreto 3.511 de 5 de novembro de 1917 remodelou os Ministérios do Fomento e do Trabalho, denominando o primeiro Ministério do Comércio e passando para ele os serviços de caminhos de ferro e nomeadamente a Direcção Fiscal, sem alteração do respectivo regulamento.

Surge em 9 de março de 1918 o decreto n.º 3.902 que creou os Ministérios da Agricultura e das Subsistências e transportes, passando para este os serviços de caminhos de ferro com a Direcção Fiscal.

Dias depois é promulgado o decreto 3.936 de 16 de março, organizando o novo Ministério e creando nele a *Direcção Geral de Transportes Terrestres*, confiada ao sr. Cunha Leal e abrangendo transitóriamente os Caminhos de Ferro do Estado, a Repartição de Caminhos de Ferro, a Direcção Fiscal e o Conselho de Tarifas.

Dessa efemera criação, pois o Ministério de Transportes e Subsistências foi extinto por decreto n.º 4.639 de 14 de julho de 1918, voltando os serviços de Transportes Terrestres para o do Comércio, resultou apenas, além de pavorosa desorganização de arquivos, a promulgação de um diploma fantástico.

Em 4 de maio de 1918 o decreto n.º 4.205 com força de lei substituia e revogava a lei de 1863, o decreto de 1864 e o regulamento de polícia e exploração de 1868.

Outro decreto n.º 4.206 da mesma data creava no novo Ministério a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, com 16 vogais para dar parecer sobre os assuntos de viação geral.

Nele se faziam algumas modificações, pouco profundas aliás, na organização da Direcção Fiscal, que passava a chamar-se *Direcção de Fiscalização*.

Tal movimento de protesto e tão acerbas e justificadas críticas provocou o decreto 4.205 que por decreto 4.389 de 11 de junho de 1918 foram suspensos aqueles decretos e parte do 4.206 relativa à organização dos Caminhos de Ferro do Estado, confiando a revisão desses diplomas a uma comissão.

Veio depois o decreto 5.039 de 30 de Novembro de 1918 suprimir a Direcção Geral de Transportes, crear a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e restabelecer a Administração de Caminhos de Ferro do Estado. Foi revogado o decreto n.º 4.205 que

aprovou o monstruoso regulamento geral de caminhos de ferro.

Essa Direcção Geral abrangia uma repartição técnica para o estudo dos problemas técnicos e administrativos referentes à nossa rede e a Direcção Fiscal de Exploração, sem introduzir alterações na organização e funcionamento desta Junto da Direcção Geral era creada a Junta Consultiva com funções bem definidas.

Pouco tempo decorreu até à promulgação do decreto n.º 5.605 de 10 de Maio de 1919, que reorganizou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e modificou a composição da Junta Consultiva e o quadro administrativo da Direcção Geral. Ainda desta vez permaneceu incólume a organização da Direcção Fiscal.

Em 1920 o sr. Velhinho Correia reforma de *fond em comble* o Ministério do Comércio; pelo decreto 5.605, adoptando normas disparatadas para os caminhos de ferro. Transformou a Junta Consultiva num Conselho Superior presidido pelo secretário geral do Ministério do Comércio e tendo uma Repartição de Caminhos de Ferro. Eliminou a Direcção Geral e criou uma Inspecção Geral de serviços do ministério com uma repartição central de fiscalização e a Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro como órgão externo, extendendo a sua acção aos Caminhos de Ferro do Estado.

Essa parte de organização ficou por executar quasi toda até que uma Portaria n.º 2.980 de 5 de Dezembro de 1921 mandou que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro continuasse a funcionar com a antiga organização, enquanto não fossem reorganizados os serviços do Ministério do Comércio.

Deste embate furioso de ondas reformadoras ficaram pois o decreto de 31 de Dezembro de 1864, o Regulamento da Policia de 1868, o Regulamento de Fiscalização de 1899 e a Organização da Direcção Geral de 1918.

Chegamos agora ao decreto n.º 10.110 de 22-9-24 que extinguiu a Repartição de Caminhos de Ferro, distribuindo o pessoal e os respectivos serviços pelas Direcções da Fiscalização.

Quanto aos serviços desta, continuaram como estavam, com os quadros fixados no decreto 7.036 de 1920, apenas com a estranha modificação, que representava um acto de favoritismo, de se admitirem mais 4 médicos e 3 advogados consultores. Era a maneira de dar uma apariência de legalidade à concessão graciosa de 7 passes e bilhetes de identidade. Suprimiu-se o logar de director de Fiscalização que não estava provido e cujas funções eram desempenhadas pelo director geral.

Assim pois, a organização da Fiscalização não sofrera alteração sensível desde a sabia reforma de 1899.

Apenas se juntaram às suas funções de fiscalização as de estudo dos problemas técnicos e administrativos concernentes à nossa rede ferroviária, que a organização da Direcção Geral de Caminhos de

Ferro, confiara em 1918, a uma repartição técnica especial, infelizmente sem que os resultados correspondessem ao pensamento que inspirara essa criação.

Demais, sempre existira uma repartição especial de caminhos de ferro. Bem podia ser restabelecida, mas de modo que desempenhasse cabalmente a sua função.

Temos acaso monografias metódicas de cada linha com os dados estatísticos financeiros e administrativos correspondentes, que sirvam de base à revisão de concessões, ao estudo dos problemas que importa resolver?

Temos estudos analogos acerca de cada uma das linhas que deveriam ser construídas?

Temos estudos minuciosos acerca do regimen tributário a que estão sujeitos os caminhos de ferro, das formas de auxilio que o Estado deve prestar a novas concessões, da politica ferroviaria que importa seguir de futuro?

Era essa base insubstituível de uma fecunda, metódica e criteriosa accão governativa, que se pretendia preparar com o labor da Repartição de Caminhos de Ferro, orgão de estudo e não simples peça de mecanismo burocrático para funções de expediente.

Em todo o caso não seria excessivo, num propósito de economia pedir esse suplemento de trabalho Direcções da Fiscalização segundo os preceitos do decreto de 1924, sem restaurar a Repartição de Caminhos de Ferro.

Pequenos retoques havia que fazer no regulamento de 1899. Importava porém melhorar os vencimentos do pessoal para o incitar ao cabal desempenho das suas arduas funções, que exigem habilitações especiais e conhecimento de serviços complexos, em condições condignas de remuneração. Sem considerável aumento de despesa podia-se satisfazer essa legitima aspiração.

Para isso houve o pensamento de ocorrer ás despesas da Fiscalização por uma percentagem das receitas ferroviárias obtidas pela remodelação de alguns dos impostos que sobre elas pesassem. Assim, foi apresentada em 1923 uma proposta de lei, que chegou a ter parecer favorável das comissões da Camara dos Deputados e pela qual se creava o imposto ferroviário em substituição dos do selo, emolumentos e assistencia. Englobava-se esse imposto com o de transito, representando a totalidade 10 por cento de todas as receitas do tráfego. A respectiva importância era repartida depois da liquidação global pelos diversos destinos correspondentes aos impostos existentes. Depois de pagar esses impostos : transito, selo, assistencia, emolumentos, assistencia a ferroviários, e satisfeitos os encargos da Fiscalização, o saldo reverteria para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

Sobreveiu, antes que a proposta fosse discutida, nova reforma do imposto do selo, que de verba fixa, passou a constituir percentagem das receitas. Teria

pois que ser remodelada e multiplicada, mas nos seus traços gerais era uma providencia útil e eficaz que não feria os direitos das empresas, que haviam sido previamente ouvidas sobre a base dessa remodelação dos impostos. Surge agora, não uma lei emanada do Poder Legislativo, mas um decreto dictatorial preparado no Gabinete do Ministro e sem audiencia das companhias.

São dois os topicos do decreto : reorganização dos serviços, com modificação de quadros e aumento de vencimentos; criação de um imposto sobre as receitas do tráfego, pago pelas companhias e destinado a um fundo especial, do qual saem as despesas da Fiscalização, sendo a percentagem para o exercício corrente de 1,25 % e podendo ser modificada por simples portaria.

E' inegavel a inconstitucionalidade do decreto. Não é meramente regulamentar, como se deduz do seu conteúdo e o proprio relatório preambular o confessa.

Uma simples regulamentação não bastaria portanto para que a Direcção Geral passasse a exercer com plena eficiencia a fiscalização permanente e justificada pelos serviços de exploração e conservação dos varios caminhos de ferro.

Assim pois, fez-se mais que modificar regulamentos, indo-se até à criação de impostos. Foi pois inadvertidamente invocado o art. 47.º n.º 3.º da Constituição, que apenas permite publicar decretos *adequados à boa execução das leis* e não à sua alienação.

Por isso o decreto foi obrigado sob a egide do art. 1.º da lei 1.545 de 1 de Fevereiro de 1924, que autorisa apenas providencias directamente relacionadas com a melhoria da situação cambial, *não podendo porém o Governo dentro desta auctorização decretar qualquer medida sobre matéria de contribuição de impostos*.

Ora, o relatório do decreto confirma que se cria um imposto, nem outro caracter tem a percentagem tomada sobre as receitas das companhias, declarando-se que *não é grande a contribuição exigida as companhias etc.*

Lançar impostos, crear logares, aumentar vencimentos, são actos evidentemente legislativos que excedem a competencia do poder executivo e tanto assim que o Conselho Superior de Finanças recusou o visto aos decretos de nomeação e promoção. O Governo menospresava essa recusa, indo invocar não a lei 1.545, mas a n.º 1.648 de 11 de Agosto de 1924. Ora, essa lei permite suspender diplomas e reduzir despesas, *exceptuando porém diplomas para melhorar vencimentos*.

Quiz-se negar o caracter de imposto à contribuição lançada sobre as companhias, alegando-se que a percentagem recaí sobre as sobretaxas e que sae portanto do saldo destas, que pertencem ao Estado.

Inconstitucional e ofensivo dos direitos das companhias, vejamos o que é o decreto no que respeita a reorganização de serviços.

Muda de nome a Direcção Geral, que passa a chamar-se *Inspecção Geral*. Para quê?

Não vemos outro motivo que não seja o propósito de deixar adido o director geral, que bem podia passar para o cargo equivalente, deixando-se de pagar a dois funcionários em vez de um só.

Muda de nome a Junta Consultiva, passando a chamar-se *Conselho Superior de Caminhos de Ferro* com analoga composição, salvo o administrativo de uma secção técnica formada por três engenheiros com a gratificação mensal de 500\$00, quando as funções dos outros vogais são gratuitas.

Também são analogas as funções, salvo o exame técnico de projectos de obras, que até agora competia e continua a competir ao Conselho Superior de Obras Públicas, pois nenhuma disposição do decreto revoga o respectivo preceito legal. E assim temos um Conselho, que não é propriamente técnico apreciando projectos técnicos.

E do Conselho vimos eliminados representantes dos portos de Lisboa Porto, dos serviços de minas, o Director Geral das Alfandegás, reduzida a representação do Comércio e da Indústria, figurando em troca dela, o Chefe da Contabilidade do Ministério.

E' creada uma Direcção Central dirigida por um engenheiro, com três secções: expediente e arquivo, pessoal e estatística, contabilidade.

Por ela passa toda a correspondência da Inspeção e pela mesma secção é distribuída, o que representa apenas um atraso e um luxo burocrático desnecessário de pessoal. Basta observar que a Inspeção Geral fica tendo oito chefes de secção.

Cria-se uma Secretaria de Movimento e tráfego com três secções, luxo burocrático igualmente escusado.

E' de notar que no impedimento dos engenheiros chefes de divisão são estes substituídos não, pelo inspector mais graduado, mas por outro chefe de divisão, disposição inconveniente e que melindra com razão funcionários antigos e competentes, que até agora substituiam o chefe da divisão.

Equalmente digna de censura é a dispensável criação de uma secção de serviços eléctricos tendo um engenheiro chefe de uma e duas inspecções confiadas a electricistas. Sabe-se que essa inspecção pertence por lei aos serviços eléctricos da Administração Geral dos Correios e Telegrafos, cuja intervenção o decreto não suprime.

Havia nas divisões pessoal técnico idoneo e para essa fiscalização e a Direcção Geral entendem-se sempre com a Administração Geral dos Correios. São pois cerca de 60 contos de despesa anual dispensável.

Aparece-nos uma pomposa secção de serviços sanitários, com um médico-chefe e quatro inspecções confiadas a médicos.

Para quê, se os serviços sanitários das companhias estão organizados e até hoje tem bastado um médico na Fiscalização?

A fiscalização externa não é intensificada, pois o numero de agentes: fiscais e inspectores ficou o mesmo, dando-se apenas o aumento no pessoal in-

terior. Se até as dactilografas passam de uma a quatro... Em 119 empregados 35 são para os escritórios e 84 apenas para a fiscalização externa.

As nomeações de delegados das companhias de caminhos de ferro, da Agricultura, do Comércio e da industria são feitas por escolha do Ministro numa lista quintupla apresentada pelas respectivas colectividades. As Associações de Comércio e a de Indústria do Porto não acederam ao convite. As Companhias elaboraram a lista por mera deferencia, declarando porém que fariam todas as reservas sobre as disposições do decreto, que estavam examinando.

Como constasse que ia ser suspenso, não representaram á Camara dos Deputados, até que lhes constou que se atribuia esse silêncio á aceitação daquele diploma.

Resolveram então fazer representações individuais pedindo a suspensão e a revisão do decreto, bem como a do complexo e caótico regime de impostos a que estão sujeitas as receitas dos caminhos de ferro.

Damos adiante o texto dumha representação, que é o mesmo em todas, com ligeiras variantes.

Todas ou quasi todas, representaram. Também representou o director geral sr. Dantas, com sobejá rasão, contra a ofensa dos seus direitos.

Aguardemos as resoluções do Poder Legislativo sobre uma reforma, que, além de ilegal e abusiva dos direitos das Companhias, está longe de representar uma perfeita organização de serviços, não os melhorando.

Representação das Companhias contra a Reforma da Fiscalização

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

Em 27 de Novembro último foi publicado no *Diário do Governo*, 1.^a série, o decreto n.^o 11.283, com força de lei, aprovando a organização anexa da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro.

Por essa remodelação de serviços a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, creada por Decreto n.^o 5.039 de 30 de Novembro de 1918, e ligeiramente modificada por Decreto n.^o 5.605 de 10 de Maio de 1919 foi substituída por uma Inspeção Geral e a Junta Consultiva por um Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Modificaram-se profundamente os serviços de Fiscalização, creando-se novas secções e aumentando-se vencimentos. Sobrepõe-se à fiscalização dos serviços eléctricos, exercida pela Administração Geral dos Correios e Telegrafos uma fiscalização privativa. Confia-se ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que não é propriamente uma corporação técnica, o exame técnico dos projectos de obras que até agora incumbia, como é natural, ao Conselho Superior de Obras Públicas, sem haver, porém, no decreto disposição que suprima a intervenção deste. Cria-se uma secção de serviços sanitários com quatro inspecções médicas, tendo meida interferencia em assuntos que estão confiados aos serviços médicos das companhias convenientemente organizados.

Para ocorrer às despesas de Inspecção, agravadas pela criação de logares e aumento de vencimentos lança-se sobre as companhias um imposto na importância de 1,25 por cento das receitas provenientes da aplicação dos multiplicadores em vigor às tarifas. E esse imposto ilegalmente criado pode ser agravado por simples portaria sempre que a Inspecção Geral o proponha e o Ministro o aprove.

Ora o producto dos multiplicadores abrange, tanto as receitas-bases, como a das sobretaxas, e ainda quando correspondesse a estas sómente, não seria mais justificável o imposto. As sobretaxas, actualização incompleta das tarifas em vista da desvalorização da moeda e do encarecimento da exploração por diversos factores, representam, como as taxas, a legítima remuneração do serviço prestado como recoveiros pelas empresas, que segundo os seus contractos dispõem livremente das receitas para os fins nos mesmos previstos.

Por isso elas protestaram contra a lei n.º 952 de 5 de Março de 1920, que fazia reverter para o Estado o saldo das sobretaxas depois de satisfeitos os encargos obrigatórios e realizados os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento. Convém notar que o decreto n.º 9.551 de 28 de Março de 1924 mandou reservar todas as disponibilidades possíveis para a realização desses trabalhos extraordinários, incorporados desde logo no património nacional pela realização de obras de incontestável necessidade para a boa exploração da nossa rede.

Vem agora o decreto distrair avultada quantia dessas disponibilidades para ocorrer a despesas que sempre tiveram a sua dotação no orçamento geral do Estado;

Alem da injustiça que representa o imposto lançado sobre as companhias, importa acentuar o carácter unconstitutional do decreto n.º 11.283 que modifica quadros e vencimentos e cria impostos invocando auctorizações que longe de o legitimarem, o condenam. Assim, o art. 1.º da lei n.º 1.545 de 7 de Fevereiro de 1924 autoriza o Governo a regulamentar o comércio de cambios e tomar providencias que julgue directamente uteis para melhorar a situação cambial, não podendo porém, dentro dessa auctorização decretar quaisquer medidas sobre matéria de impostos.

Invocou-se ainda, no despacho de 16 de Dezembro último, que menosprezou a recusa do visto, pelo Conselho Superior de Finanças, a decretos de nomeações e promoções derivadas do Decreto n.º 11.283, a 2.ª parte do art. 1.º da lei 1.648.

Ora esse artigo auctoriza a redução de despezas, exceptuando diplomas para melhorias de vencimentos e faz caducar a auctorização em 30 de Junho de 1925.

Tão seguras estavam as Companhias de que essa manifesta unconstitutionalidade do decreto teria as devidas sanções do Poder Legislativo pela suspensão do mesmo, proposta logo no começo da sessão, que julgaram dispensável representar contra ele, tendo-se limitado a fazer as devidas reservas perante o Ministro acerca dos seus direitos.

Podendo, porém esse silêncio ser erroneamente interpretado como aceitação de uma providencia que os ofende, vem o abaixo assinado em nome da Companhia que representa, formular o seu protesto.

Não se pretende com ele contrariar a melhoria de vencimentos dos funcionários da Fiscalização, que têm jus a remodelação condigna, nem embarazar a remodelação dos respectivos serviços no que não venha complicar e estorvar o regular andamento da exploração. Parece porém, que essa reforma deveria acima de tudo abranger a revisão e simplificação do complicado regime tributário a que se acham sujeitos os caminhos de ferro.

Ha que liquidar e entregar mensalmente em diversas estações oficiais: o imposto de transito com o seu adicional e complementar, o de selo; o de assistencia, o de emolumentos; o de transacção, o de assistencia a tuberculosos ferroviários.

Tem cada um incidencia diversa e dá lugar a complicado expediente repetido em numerosos exemplares.

E' manifesta a conveniencia de simplificar este emaranhado regimen que dá lugar a duvidas e divergência de interpretações, que as estações competentes não logram esclarecer.

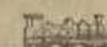
A Companhia Portugueza para a construcção, e exploração de Caminhos de Ferro, concessionaria da linha do Vale do Vouga, vem, pois, pedir a V. Ex.^{as} que seja suspenso o decreto n.º 11.284 e encarregada uma comissão especial, em que as companhias tenham representante, ou pela qual sejam ouvidas de rever aquele diploma, simplificando os impostos lançados sobre a receita dos caminhos de ferro.

Do esclarecido criterio de V. Ex.^{as} fica na Companhia o deferimento do seu pedido.

Lisboa, 11 de 1926.

O Presidente do Conselho de Administração.

João Albino de Sousa Rodrigues.



Calendário para 1926

JANEIRO		ABRIL		JULHO		OUTUBRO	
D.	S.	D.	S.	D.	S.	D.	S.
— 3 10 17 24 F	— 4 11 18 25 —	— 5 12 19 26 —	— 6 13 20 27 —	— 6 11 18 25 —	— 5 12 19 26 —	— 3 10 17 24 31	— 4 11 18 25 —
T. — 5 12 19 26 —	T. — 6 13 20 27 —	T. — 7 14 21 28 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 7 14 21 28 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 6 13 20 27 —	T. — 7 14 21 28 —
Q. — 6 13 20 27 —	Q. — 7 14 21 28 —	Q. — 8 15 22 29 —	Q. — 9 16 23 30 —	Q. — 8 15 22 29 —	Q. — 9 16 23 30 —	Q. — 7 14 21 28 —	Q. — 8 15 22 29 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 —	S. — 10 17 24 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 —	S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —
S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 10 17 24 —	S. — 11 18 25 —
FEVEREIRO		MAIO		AGOSTO		NOVEMBRO	
D. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —	D. — 2 9 16 23 30 —	S. — 3 10 17 24 31 —	D. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	D. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	T. — 9 16 23 30 —	T. — 10 17 24 31 —	T. — 10 17 24 31 —	T. — 11 18 25 30 —	T. — 9 16 23 30 —	T. — 10 17 24 31 —
T. — 9 16 23 30 —	T. — 10 17 24 31 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 10 17 24 —	Q. — 11 18 25 —
Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —
Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 14 21 28 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 14 21 28 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —
S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —
S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —
MARÇO		JUNHO		SETEMBRO		DEZEMBRO	
D. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —	D. — 5 12 19 26 —	S. — 6 13 20 27 —	D. — 5 12 19 26 —	S. — 6 13 20 27 —	D. — 5 12 19 26 —	S. — 6 13 20 27 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 9 16 23 30 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 9 16 23 30 —	T. — 7 14 21 28 —	T. — 8 15 22 29 —
T. — 9 16 23 30 —	T. — 10 17 24 31 —	Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 9 16 23 30 —	Q. — 10 17 24 31 —
Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —
Q. — 11 18 25 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 14 21 28 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 14 21 28 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 13 20 27 —
S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —
S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —
APRIL		JULHO		OUTUBRO		NOVEMBRO	
D. — 5 12 19 26 —	S. — 6 13 20 27 —	D. — 6 13 20 27 —	S. — 7 14 21 28 —	D. — 3 10 17 24 31	S. — 4 11 18 25 —	D. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —
S. — 6 13 20 27 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —
S. — 7 14 21 28 —	S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 11 18 25 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 11 18 25 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 31 —
S. — 9 16 23 30 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 11 18 25 —
S. — 10 17 24 31 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —
S. — 11 18 25 —	S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —
S. — 12 19 26 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —
S. — 13 20 27 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —
S. — 14 21 28 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 17 24 31 —	S. — 16 23 30 —	S. — 17 24 31 —	S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —
S. — 15 22 29 —	S. — 16 23 30 —	S. — 17 24 31 —	S. — 18 25 —	S. — 17 24 31 —	S. — 18 25 —	S. — 16 23 30 —	S. — 17 24 31 —
S. — 16 23 30 —	S. — 17 24 31 —	S. — 18 25 —	S. — 19 26 —	S. — 18 25 —	S. — 19 26 —	S. — 17 24 31 —	S. — 18 25 —
S. — 17 24 31 —	S. — 18 25 —	S. — 19 26 —	S. — 20 27 —	S. — 19 26 —	S. — 20 27 —	S. — 18 25 —	S. — 19 26 —
S. — 18 25 —	S. — 19 26 —	S. — 20 27 —	S. — 21 28 —	S. — 20 27 —	S. — 21 28 —	S. — 19 26 —	S. — 20 27 —
S. — 19 26 —	S. — 20 27 —	S. — 21 28 —	S. — 22 29 —	S. — 20 27 —	S. — 22 29 —	S. — 19	

Para a história da locomotiva

Foi em Fevereiro de 1804 a primeira vez que se pôz em circulação um veículo movido a vapor arrastando carga. Esse veículo foi uma locomotiva construída por Richard Trevithick e seu primo Andrew Vivian que fez um percurso de 9 milhas, carregada com 13 pesadas barras de ferro, à razão de 5 milhas á hora, sobre uma linha entre Merthyr Tydvil e o canal d'Aberdare, em Abercynon, pertencente à Companhia do Canal de Glamorgan.

Esta experiência deu bom resultado pelo que respeita propriamente à locomotiva, mas o desgaste por ela feita na via foi tão grande que se julgou preferível continuar a utilizar a tração animal.

Já durante bem uma quarentena de anos antes se haviam feito várias tentativas, com maior ou menor sucesso, de veículos automóveis, chamados carruagens a vapor, entre os quais se devem citar como principais os da autoria de Nicholas Joseph Cugnot em 1763, William Murdoch em 1781 e William Symington em 1786.

O primeiro projecto de Trevithick e Vivian foi de uma carruagem a vapor que foi experimentada em 1802, cujo modelo, que se julga ter sido feito pelo próprio Trevithick, se encontra no museu das ciências em South Kensington.

Contrariamente aos princípios de Watt, Trevithick empregava o vapor em alta pressão, e a primeira máquina tinha um cilindro colocado horizontalmente que accionava duas rodas traseiras. A frente havia duas rodas para guiar a máquina. Foram-se introduzindo vários aperfeiçoamentos no projecto de 1802, e em 1803 F. W. Webb construiu um novo modelo do tamanho da máquina de 1804. A máquina mais moderna tinha um cilindro de 8 polegadas de diâmetro, com um curso de 4 pés e 6 polegadas, assim como um volante que, por intermédio dum sistema de engrenagem, comandava as quatro rodas da máquina. O volante era do lado direito, e as engrenagens do lado esquerdo da máquina. Mais tarde, no próprio ano de 1804, Trevithick encontrava-se em Newcastle e fez construir uma máquina por Whinfield & Steel, numa pequena fundição de Pipewellgate, em Gateshead, por Christophe Blackett, de Wylam. Segundo os "Transactions of the Newcomen Society", vol. i, 1921, Trevithick exibiu em 1808 uma outra máquina no local hoje chamado Enston Square. Pesava 10 toneladas e marchava à razão de 10 milhas à hora. Depois abandonou a construção de locomotivas, mas seu filho Francisco dedicou-se a isso e foi nomeado superintendente das locomotivas nas fábricas de Crewe, pedindo a sua demissão em 1856; e seu neto, A. R. Trevithick, esteve igualmente em Crewe, vindo a ser superintendente de carruagens em Wolverton, donde se retirou em 1923.

Receava-se naquela época que as rodas dumma máquina com carga não aderissem aos rails. Para o remediar, John Blenkinsop, das minas de carvão de Middleton em Leeds, concebeu um caminho de ferro de cremalheira em 1811. A máquina deslocou-se sobre engrenagens, tendo-se feito o seu emprego num transporte de vagões de Kenton e Coxlodge, em Newcastle. Um outro projecto foi devido a W. e E. W. Chapman que, em 1812, imaginou uma corrente tensa ao longo, de todo o caminho de ferro, a qual era enrolada numa roda que tinha a máquina, de maneira que a máquina caminhava puxando-se a si mesma. Uma outra má-

quina ainda, foi a "máquina caminhante" construída nas fábricas de Butterley, Iron Works, por Bumton, em 1813.

Foi William Hedley, no entanto, que, em 1813, fez certas experiências ligando todas as rodas por engrenagens de maneira que todas faziam adesão.

Resultou daí a máquina chamada *Puffing Billy*, na construção da qual Hedley foi ajudado por Timothy Hockworth. É nesta altura que Georges Stephenson faz a sua aparição, construindo em Killingworth, em 1814, a sua primeira locomotiva, a que chamou *La Buffer*. Não existe nenhum desenho ou fotografia dela, mas sabe-se que possuía dois cilindros, cada um de 8 polegadas de diâmetro e de dois pés de comprimento; a caldeira era cilíndrica, de 8 pés de comprido e de 34 polegadas de diâmetro. Com a colaboração de Ralph Dodds, Stephenson aperfeiçoou-a em 1815, e estabeleceu uma máquina que comandava directamente as rodas sem o intermediário da engrenagem. Tinha além disso uma arvore de manivela, que foi preciso suprimir porque, como diz Similes na sua "Vida dos engenheiros", a ciência mecânica do país não estava á altura de forjar arvores de manivela suficientemente fortes para resistir aos esforços exigidos por uma locomotiva.

Só em 1821 é que surgiu a questão da força motora da locomotiva para o caminho de ferro de Stockton a Darlington. Apresentou-se duma maneira indirecta: Georges Overton o primeiro gometra do caminho de ferro, tinha-se retirado, porque Stephenson tinha feito planos para um novo traçado. Os projectos do novo engenheiro queriam suprimir as curvas de pequeno raio e as trincheiras propostas por Overton, cujo desejo era assegurar uma linha do nível. Por este lado, o projecto de Stephenson comportava rampas e as rampas exigiam máquinas. Estas máquinas não deviam ser forçosamente locomotivas todo o tráfego se fazia por meio de planos inclinados, alguns dos quais eram automáticos, porque os vagões carregados que desciam contrabalançavam os vagões vazios que subiam.

Só em 1808 é que uma máquina fixa puxou vagões em rampas, e, em 1821, Benjamin Thouson, de Ayton, registou um sistema em que o movimento dum combóio era contínuo, porque o combóio rodando da máquina fixa A à máquina B, levava a cauda dum cabo que, por sua vez, arrastava um combóio oposto de B para A.

Benjamin Thompson estava muito orgulhoso do que tinha feito e não perdia nenhuma ocasião de depri-mir a locomotiva. Todavia, Edward Pease decidiu que as máquinas fixas deviam vencer a rampa de Brusselton dos dois lados e do lado norte d'Etherley para o lado sul d'Etherley haveria um plano inclinado, e para o restante da linha, locomotivas.

As máquinas citadas em primeiro lugar foram encomendadas a 23 de Outubro de 1823, e duas locomotivas foram requisitadas a 16 de Setembro de 1864. Felizmente que a máquina n.º 1 "Locomoção" da linha de Stockton a Darlington, foi conservada. Tinha dois cilindros verticais de 10 polegadas de diâmetro, e um comprimento de 24 polegadas, e o diâmetro era de 48 polegadas. A caldeira tinha de comprido 10 pés, e o seu diâmetro 4 pés, e a máquina vasia pesava 6,5 toneladas. A "Locomoção" tinha três máquinas géminas: "Hope", "Black Diamond" e "Diligence". Foram seguidas em 1827 pela "Experiment" e pela "Royal

George", sendo as primeiras máquinas a seis rodas conjugadas que se construiram.

A última era notável por ter sido a primeira que possuia uma válvula de escapamento cônico, de maneira a apresentar um orifício apertado, e foi mesmo a primeira que teve válvula de escapamento. Algumas atribuem a honra desta invenção a Richard Trevithick.

No outono de 1828, época em que Benjamin Thompson estava tirando o melhor partido do seu invento, e a locomotiva não despertava de grandes simpatias, a empresa da linha de Liverpool a Manchester, quis fiar-se sobre qual a melhor força a utilizar como tracção.

O invento de Thompson naturalmente eivado de defeitos, era bastante prejudicado pela propaganda que contra ele faziam as entidades a quem ia prejudicar.

Alguem do caminho de ferro de Liverpool a Manchester foi a Newcastle para se informar, mas voltou indeciso. James Walker, de Limehouse, e John Urpeth Rastrick, de Stourbridge, foram encarregados de apresentar um relatório sobre o assunto, e em Janeiro de 1828 foram ao Norte, de onde voltaram com um relatório em que apresentaram um grande número de provas demonstrativas de que as máquinas fixas eram superiores às locomotivas. Estas, porém tinham qualidades que suplantavam os defeitos, e havia mais razões para se confiar no aperfeiçoamento da locomotiva do que da máquina inamovível.

Convém assinalar aqui que ha ainda alguns planos inclinados que funcionam por meio de máquinas fixas entre outras, as de Cromford e High Peak e de Swannington. A rampa de esta última é de 1 sobre 17 e a maquina fixa fornecida por Georges Stephenson em 1833, em serviço.

O número de planos inclinados funcionando automaticamente, quere dizer, aqueles onde os vagões ascendentes e descendentes se equilibram, é ainda relativamente elevado.

Voltando á linha de Liverpool e Manchester, ha a registar que, encontrando-se os seus dirigentes hesitantes, resolveram oferecer um premio de 500 £ a quem apresentasse a melhor locomotiva. Disto remetaram as experiências de Rainhill, em outubro de 1829 em que Georges e Robert Stephenson e Henry Booth ganharam o prémio com a «Rocket».

Havia mais quatro concorrentes: A «Novelty» de J. Braithwaite a J. Erieson; o «Sans Pareil», de Timothy Hachrvorth, la «Perséverance», de F. Burstall, e a «Cyclopéde», de F. S. Brundreth.

A «Novelty», cuja popularidade era geral, tinha um aspecto muito agradável. Por motivo de um desarranjo, teve que ser retirada do concurso, mas mais tarde fez um percurso de experiência á razão de 19,5 milhas por hora. A «Rocket» atingiu uma velocidade máxima de 24 milhas á hora, e uma vez por todas decidiu a questão da força motriz para os caminhos de ferro.

As locomotivas que seguiram foram de duas categorias: as de quatro rodas como a preconizada por Bury — e as de seis rodas, como o recomendavam os Stephenson. As primeiras foram abandonadas por Bury em 1845, subretudo por causa dum descarrilamento grave em Haywards Heath, em Outubro de 1841. A grande roda motor única, de 8 pés, de diâmetro da «Great Northern», e a de 8 pés do «Bristol & Exeter», foram queridas durante muito tempo; mas o peso sempre crescente dos combóios, levou à necessidade de assegurar uma maior força de aderência do que a que podia fornecer a roda motor única. O tipo 4-4-2, ou «Atlântic», foi introduzido por Ivatt da «Great Northern» em 1899, e por Sir John Aspinall, da «Lancashire e Yorkshire», em 1899. A actual locomotiva para combóios de passageiros, é do tipo 4-6-2

ou «Pacific», do qual já andam alguns em circulação nas linhas portuguesas.

Os relatórios anuais indicam que ha 13 disposições de rodas diferentes entre as 14.500 locomotivas de tender, das quais a 4-4-0, que conta 3.000 locomotivas, é a melhor para o serviço de passageiros, e a 0-6-0 que conta 6.000, é a preferida para o serviço de mercadorias. Entre as 9.700 locomotivas-tenders, ha 22 disposições de rodas diferentes, das quais 3700 saí do tipo 0-6-0 e mais de 900 do tipo 2-4-2.

Eis algumas das datas mais importantes no que respeita a detalhes das locomotivas. Ainda que as máquinas já citadas de W. & E. W. Chapman, tenham sido munidas de *bogie*, a máquina não passou além do período experimental. Duas máquinas construídas em 1843 por Carmichael, de Dundee, para o caminho de ferro de Dundee a Newtyle tinham uma *bogie* de reboque. A distribuição de William Howe, da casa R. Stephenson & C. Ltd. melhor conhecida pelo nome de «Contesse de Stephenson» foi inventada em 1842; a de Walchbaert em 1844, e a distribuição elíptica de David Joy em 1880. Ramsbottom introduziu a mangueira de tomar a água d'alimentação da máquina, em 1860, e a primeira toma de água foi instalada em Aber na linha de Chester e Holyhead.

O injector a vapor de escape foi inventado por Davies e Metcalfe, em 1877. T. W. Webb inaugurou o método *compound* em 1878; T. W. Worsdell introduziu o Bonies no Great Eastern, em 1885, e W. M. Smith pediu o exclusivo do seu dispositivo em 1898. Por último o Dr. Wilhelm Schmidt introduziu o super-aquecimento, mas sómente em 1895 é que começou a sua grande obra, tendo em 1902 definitivamente atingido o seu pleno exito.

Que melhoramentos serão ainda introduzidos na locomotiva a vapor? Ou estará a sua missão prestes a findar com o desenvolvimento das máquinas elétricas?

Esta ultima hipótese parece-nos a mais provável e cremos que dentro de algumas dezenas de anos, já não circulará uma só maquinaria de vapor.

Linhos Portugueses

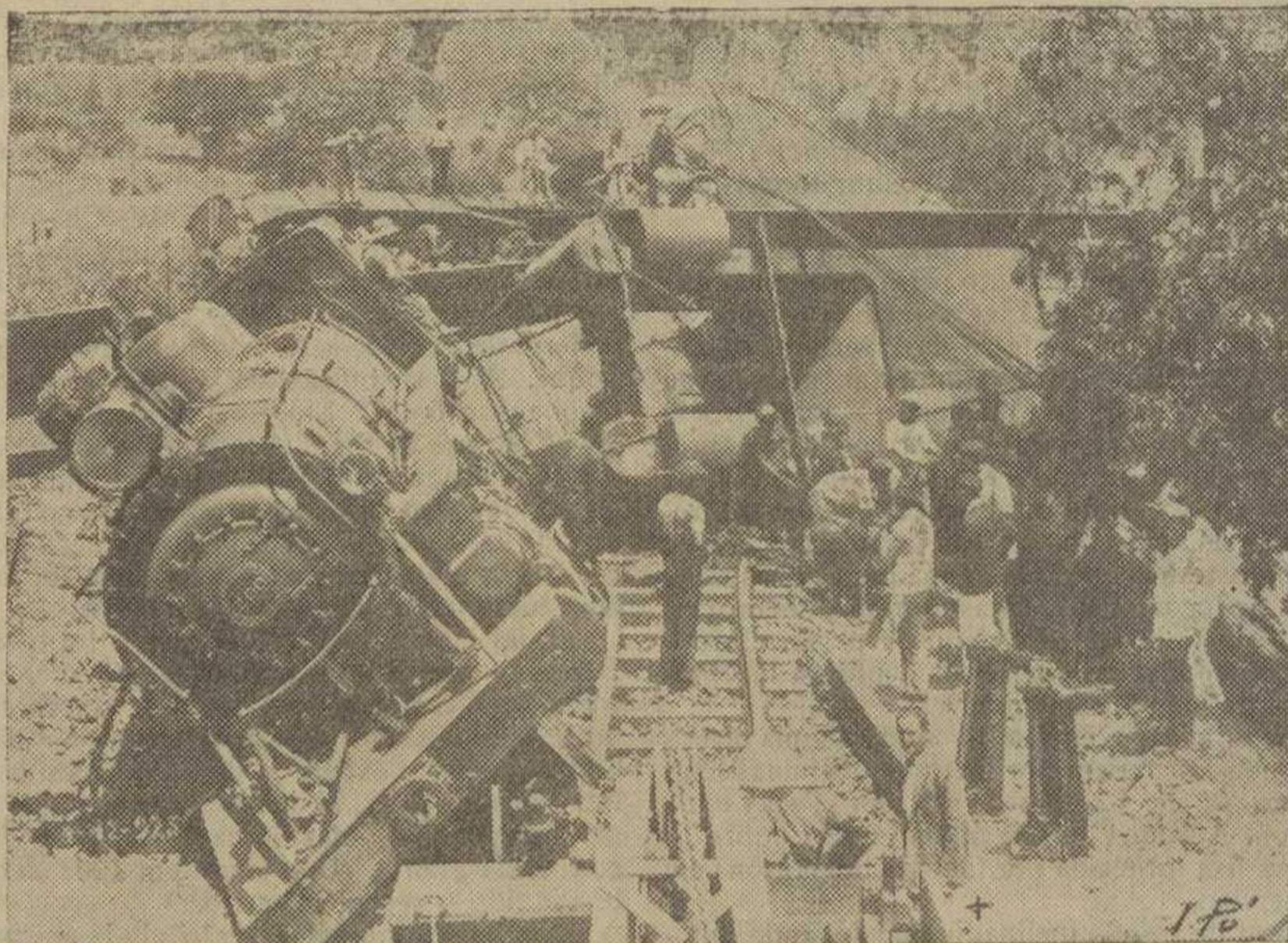
Nova linha de eléctricos em Lisboa — Informam-nos que dentro em breve a Companhia Carris de Ferro de Lisboa vai começar o assentamento da linha de Alcantara — Ajuda — Belem, cuja construção há muito que é reclamada pelos habitantes dos populosos bairros de Santo Amaro, do Cruzeiro da Ajuda, da Memória e Alcolena, que aguardam com anciadade esse útil melhoramento.

Não se comprehende como uma tão grande parcela da cidade em que habitam muitas dezenas de milhares de pessoas, onde ha um importante movimento de operários das fábricas, que não são poucas ali instaladas, uns poucos de quarteis, e um cemitério aonde todos os dias afluem grande número de visitantes, ainda esteja desprovido do serviço de transportes em comum.

A Companhia Carris que tem o monopólio de viação em Lisboa não tardará, estamos certos, em assentar essa nova linha que de entre as que figuram na concessão e estão por construir é, sem dúvida, a mais urgente.

A situação em Lourenço Marques

Alguns pormenores do movimento grevista--Descarrilamento dum comboio--Tumultos e prisões



EM LOURENÇO MARQUES — O criminoso descarrilamento do comboio de Ressano Garcia

Teem noticiado os jornais os graves acontecimentos desenrolados em Moçambique, especialmente na cidade de Lourenço Marques por causa da angustiosa crise económica e financeira da província, que trazendo o crescente agravamento dos preços dos géneros indispensáveis à vida, lançou a perturbação nas classes trabalhadoras cujos salários não comportavam maiores encargos.

A greve que, de princípio, parecia não sair dos limites de um protesto ordeiro, assumiu um carácter violento determinando

a intervenção das autoridades que tiveram de tomar medidas de repressão energica.

Uma das classes que se lançaram no caminho, segundo notícias recebidas em Lisboa, foi dos ferroviários, cuja acção chegou ao descarrilamento de comboios.

Em Dezembro, descarrilou, ao quilómetro 7.200, um comboio de carvão, descendente de Ressano Garcia, com o peso total de 1.200 toneladas. Os prejuízos foram, como é de calcular, muito importantes, não havendo vítimas, por um feliz acaso.

A situação tende a normalizar-se brevemente.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Curso de câmbios, comparados

	Em 16 de Dezemb.		Em 1 de Janeiro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	96\$00	95\$00	95\$00
Paris	—	\$71,5	—	\$74,0
Madrid	—	2\$79	—	2\$79,0
Alemanha	—	4\$68,0	—	4\$69,0
Amsterdam	—	7\$90	—	7\$90,0
New York	—	19\$60	—	19\$60,0
Italia	—	\$79	—	\$79,5
Suiça	—	3\$79,0	—	5\$79,0
Bruxellas	—	\$89,0	—	\$89,0
Libras	—	—	—	95\$00,0

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 magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a credados e outras despesas. Para carga e passageiros 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



D. Maria de Andrade Gomes

No passado dia 10 na sua residencia na Calçada do Galvão, 38, faleceu a Sr.^a D. Maria de Andrade Gomes extremosa irmã do nosso querido amigo e secretário de Redação, Manuel de Andrade Gomes, funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O funeral realisou-se no dia seguinte sendo o feretro acompanhado por muitas pessoas de família.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a "Epoca" fizeram-se representar pelo nosso camarada Carlos d'Ornellas.

"enlutada família e em especial ao nosso amigo Andrade Gomes apresentamos nossos pesames.

Antonio Sardinha

Quanto mais corre o tempo sobre o túmulo dos grandes homens, maior e mais cruciante é a saudade, mais forte e dominador o seu perfilamento por sobre esta viltade em que nos confrangemos.



Antonio Sardinha

... nome do grande escritor nacionalista, desfolhamos por sobre a sua campa mãos cheias de flores saídos-síssimas e enternecedidas...

Conselheiro Fernando de Sousa

Foi proclamado senador pelo distrito de Lisboa o nosso Director Conselheiro Fernando de Sousa, a quem apresentamos as nossas felicitações.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

SOCIEDADE ANÔNIMA—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortização ordinária do ano de 1918

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

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

Continua

GREMIO DOS AÇORES

A importante reunião da Colonia Açoreana na «Sala Portugal» da Sociedade de Geografia

Realizou-se ontem, pelas 3 horas da tarde, na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, a anunciada reunião magna dos Açoreanos residentes na capital, a fim de lhe serem presentes os trabalhos da Comissão Organizadora do Gremio dos Açores, em cuja preparação vinha ha tempos trabalhando.

A reunião esteve muito concorrida, vendo-se ali as figuras mais representativas da colonia açoreana, assim como muitas senhoras das famílias dos açoreanos.

Dos parlamentares pelas ilhas que haviam sido convidados para a reunião, compareceram os senadores srs. Machado de Serpa e Alvares Cabral e deputados srs. Filomeno da Câmara e Amorim Ferreira.

Constituiram a mesa os srs. dr. Cristovam Monis, dr. Azevedo Neves e coronel Melo e Simas, como representantes, respectivamente, dos distritos de Ponta Delgada, Angra e Horta. Dr. Arthur Fernando Rocha e Carlos d'Ornelas.

Fernando Rocha, que leu o seguinte relatorio;

Como presidente da comissão organizadora do «Gremio dos Açores», logar que ocupei por força de gentileza dos meus muito benevolentes companheiros — gentileza que já mais poderei olvidar — cabe-me, a tão alta quanto e merecida honra da leitura d'este singelo relato.

Dos dois factos, assás notórios, e, por certo, inspiradores dos sugestivos artigos de Nicolau Pereira no «Diario de Lisboa» de 13 de Setembro e 20 de Novembro de 1924, d'esses dois factos sim, hoje, pertença já dos anões insolanos respectivos — a ida da missão de estudo á Madeira e Açores — dessa famosa excursão de intelectuaes ás Ilhas adjacentes — 1.º, a exposição de productos açoreanos no salão do Theatro Nacional — d'esse patriótico — 2.º, — resultou a ideia — sedutoral ideia, da fundação, na capital, do Gremio dos Açores.



Um aspecto dos açoreanos na «Sala Portugal» da Sociedade de Geografia

Assumiu a presidencia o sr. dr. Azevedo Neves, como representante do distrito central, que saudando a assembleia e agradecendo a distinção que lhe foi conferida disse congratular-se com aquela reunião magna dos seus patrícios açoreanos, em que ia ser consagrada a ideia do Gremio dos Açores, velha aspiração da Colonia que vê, enfim, a sua realização prática, depois de muitas tentativas que não haviam conseguido ir á frente.

Expõe s. ex.^a o alto significado dessa obra de aproximação dos açoreanos, que têm andado dispersos no Continente, conquistando isoladamente muitos lugares de destaque em todas as carreiras e profissões, podendo bem afirmar-se que não ha manifestação da vida social portuguesa em que não figure um açoreano.

A província Açoreana tem-se assim afirmado pelo valor de muitos dos seus filhos honrando assim as tradições dessa Província na historia de Portugal. Ne-la sempre se abrigou a Liberdade nas conjunturas difíceis. Precisam porém os açoreanos unir-se para uma acção patriótica valorizarem os esforços que têm andado dispersos. Fazia, por isso, os mais ardentes votos pelos progressos do Gremio, que com aquela reunião magna da colonia tinha o seu inicio.

Em seguida o sr. Carlos d'Ornelas leu o expediente, em que entre numerosas adesões, figura a do sr. dr. Sousa Junior, que em um telegrama para o sr. dr. Azevedo Neves, dava todo o seu aplauso á ideia do Gremio, Isauro e Raul de Bettencourt, João Nava etc. ect.

Foi dada em seguida a palavra ao sr. dr. Arthur

No encontro amistoso de homenagem por tão valioso emprehendimento, que o foi, indubitavelmente, essa exposição, levada a cabo, com filicidade, pelo resoluto açoreano Aurelio Cesar, e sob a égide do «Correio dos Açores», o grande jornal micaelense do heróico José Bruno; sim, n'esse encontro íntimo, onde nos corações dos assistentes vibrou, em unisono, a tocante nota do sentimento patrio, despertador, não só, de doces e fundas recordações, que, por vezes, levam a frémitos de mystica saudade; como, também, de muitas e grandiosas evocações de um Passado que é legitimo orgulho nosso, d'essas evocações — que retêmperam vontades, impõe deveres e apontam caminhos se retomou de facto . . . o caminho do Gremio.

Forçoso era, na realidade, romper-o de novo, e, quantas tentativas n'um lapso de meio seculo, quais, quantas?... Porquê assim transviadas tantas gerações? Sim, porquê? Estranha aberração... que desta feita nos não assombrará. Caminharemos, intemeratamente, sempre, não dando a ninguem o direito de nos aplicar as candentes phrases escriptas ha mais de 30 annos, por uma elevadissima, sem duvida, inas, escarnamentada, Mentalidade Portugueza —phrases que aqui registarei, para testemunhar que não as conhecendo, todavia, lhes não sentimos o caustico efecto. Eis-as: «Falta-nos a alta noção da solidariedade patriótica, falta-nos o desapego dos bens da fortuna, falta-nos o espírito de abnegação, falta-nos a illimitada liberalidade cavaleirosa e, falta-nos a Fé nos nossos Avós... Falta-nos, exclamaremos nós, agora, o nosso mais clamoroso protesto! Não, positivamente não! Com justi-

ça, nem todos seremos accusados de semelhante degenerescencia—de tão tremendo, de tão misero estado de alma! Não! Caminharemos, pois, e intemeratamente sempre.

Da aproximação e entendimento d'essa Magnifica Juventude Jornalística Açoreana, que, entre nós, aquia Capital trabalha com denodo, e que n'um gesto bem digno — e Bem-dito (!) aceitou o expontaneo — bem expontaneo — (!) auxilio de tres continentaes, comprovadamente, Açoreanos "Pelo coração inteligente e pela inteligencia amorosa" phrases bem expressivas de um eminente Cultor das Letras Patrias — resultou, tabem, o inabalavel proposito de não parar. Os nomes d'esses continentaes são: «Manuel Freire da Cruz, Joaquim Antonio Tainha e Antonio José Coelho Fernandes — os dois primeiros com os seus generosos donativos; o terceiro, com a sua afanosa accão!

Carlos d'Ornelas, de coração ao alto, largueza de animo e cheio de Fé, promove as primeiras reuniões no seu gabinete da redacção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", na rua da Horta Seca, 7-1.^o na sua casa enfim, nessa a que elle hoje e com a maior naturalidade — captivante naturalidade! — chama «Casa de todos os Açoreanos» e onde se agruparam, como séde provisoria do «Gremio dos Açores» e com fim, meramente, organisador, alem das pessoas citadas: Antonio Miguel da Silveira Moniz, Fernando Borges Niculau Pereira, Manuel Baptista Machado da Conceição, Jayme de Figueiredo, Abel Moutinho, Jayme Brazil, Izidro Costa, —este obscuro admirador vosso — e, recentemente, Fernando Astolfo da Costa, o illustre pioneiro de sempre e, sempre "Benvindo"!...

Nesse entretanto proporciona-se a ida aos Açores de Antonio José Coelho Fernandes, a quem, Carlos de Ornelas, dada a sua reconhecida dedicação pelas nossas formosas ilhas, solicita a «Propaganda do Gremio». Uma vez alli, em plena atmosfera açoreana, junto dos que dia a dia, momento a mento, nobilitam pelo seu trabalho as «Queridas terras suas» — que são as queridas terras nossas! — Com esse fervor e pulsar de coração de filhos amantíssimos, ali, Coelho Fernandes, acreditado junto da "Imprensa local" facultalhe entrevistas, fornece-lhe noticias, instala Delegações, alcança subsídios, ajita, enfim, a ideia por toda a parte e por todos os meios apropriados.

Conquista, assim, o lugar de honra, que bem lhe marcaram categorisadas Pessoas e Coletividades de "Ponta Delgada", prestando-lhe a mais rendida homenagem nesse memorável banquete onde o reconheceram como verdadeiro Paladino da Causa do Gremio. Todo o desenrolar de tão sentidas manifestações de agradecimento, de gratidão e de auxílio — "Coadjuvação Patricia" (!) — que o não envaideceram, mas, que o sensibilisaram, profundamente; que, Ele, nunca tomou como prestadas á sua pessoa, propria, mas, ao Delegado eleito da Comissão Organisadora, e por consequencia, á propria Comissão que, por seu turno, embora penhoradamente, as recebeu, apenas e só, como homenagem de fremente aplauso ao nobre ideal que a animou; sim, todo esse exemplar procedimento — fidalgo procedimento dos nossos irmãos! — consta dos registos proprios, Jornaes, actas, etc.

Ao mesmo tempo, Carlos de Ornelas, prepara os meios para fomentar, entre os conterraneos residentes do Continente, a prosperidade da entercedora ideia, aproveitando o entranhado concurso, sempre acrisolado! — da "Imprensa da Capital" — dos seus Agentes junto do "Gremio", dos seus proprios companheiros das lides profissionais, já tão distintamente assinalados: "Fernando Borges — que destacarei, por consenso unanime, como o mais perseverante Propagandista — Campião da Propaganda! — Já, no "Portu-

gal, Madeira & Açores", o rijo vinculo — unico mesmo — pode afirmar-se! durante desenas de anos, entre o Continente e as Ilhas Adjacentes já, no "Diário de Notícias" — na página Insular — Secção Regionalista da brillante Direcção de Abel Moutinho, Jaime Brazil, Jaime de Figueiredo, Armando Narciso, Rebello Bettencourt, Herculano Amorim Ferreira, Remedios de Bettencourt — valoroso nucleo de Novos!

A seu lado — simpatica figura — figura de Patriarca! — Antonio Miguel da Silveira Moniz — o Redactor e Proprietario da "Gazeta de Notícias" o primeiro jornal diário da minha saudosa Angra. Citarei ainda um nome — grande nome — e esse — de continental — Veiga Beirão — com o seu lindo artigo "Agremiavos Açoreanos!" do "Portugal, Madeira & Açores".

E porque o propósito fôra — não parar! — experdem-se circulares de convite para sócios, acompanhando-as do respectivo boletim de inscrição; ordenam-se os trabalhos efectuados, cujas despesas saíram dos fundos do Grémio — a cargo de Manuel Baptista Machado da Conceição — o belo espirito organisador! — e a quem, certamente, se deve o generoso donativo do Banco do Faial.

De regresso, então já, da sua gloriosa viagem de propaganda — Coelho Fernandes — o infatigavel e lealissimo companheiro de Carlos de Ornelas, ultimamente os dois, apoz algumas reuniões da Comissão — reuniões preparatorias desta — o trabalho da preparação do Estatuto do nosso Grémio, cujas bases se acham patentes nesta Assembleia, bem como todos os documentos relativos ao processo deste apaixonante assunto, que nos unirá na mesma comprehensão, no mesmo combate da Causa do Grémio — "Sagrada Causa!" — porque é, antes de tudo e acima de tudo — a "Causa dos Açores" as nossas muito amadas "Terras Nataes" — "Os Torrões Abençoados" do nosso "Estremecido Portugal" — magestosamente, consagrando neste ambiente — «Ambiente de Civismo!» — que o é a "Sala de Portugal" da Sociedade de Geografia — a "Benemerita Colectividade" — onde nunca falta á Alta Noção de Solidariedade Patria, a "Ilimitada Liberalidade Cavaleirosa" — a Fé, enfim, dos nossos avós.

Dignissima assembleia — Excelentissima mesa:

Se observarmos, de perto, esse processo — a soma enorme de energia desenvolvida, reconheceremos justamente, que ele é a manifestação maxima de uma accão firme, inteligente, bondosa e conducente ao fim que será atingido por por vontade de todos, incluindo VV. Ex.^{as} que tiveram a paciencia de escutar esta pobre leitura; o engrandecimento, o progresso do nosso almejado Grémio. "Viva o Grémio dos Açores!" O orador foi vibrantemente aplaudido."

A seguir foram aprovadas as seguintes comissões:

De propaganda:

Antonio Miguel da Silveira Moniz, tenente-coronel Fernando Borges Junior, dr. Leopoldo Martins do Vale, Jayme Brazil, Jayme de Figueiredo, Rebello de Bettencourt, Manuel Rezende Tavares Carreiro e Fernando Raposo de Oliveira.

De Agricultura e Pecuaria

Dr. Christovão Moniz, conselheiro José Pereira da Cunha Silveira e Sousa, dr. Aurelio Marques Pereira, dr. Mario de Azevedo Gomes, dr. Antonio Nicolau d'Avila Pereira, dr. Nuno Gago da Camara, dr. Vital de Lemos Bettencourt, professor Ildefonso Borges e Alberto Borges.

De Finanças:

Raul Cohen, Augusto Alves Diniz, Antonio José da Silva Carvalho, Teófilo de Magalhães e Manuel Machado da Conceição.

Do Comércio e Indústria:

João Machado da Conceição, Antonio Hintze Ribeiro, Elias da Cunha Pinto, coronel Francisco de Paula Rego, D. Francisco Brito do Rio, Frederico Augusto de Vasconcellos, Manuel Silveira de Lemos, Rogerio Moniz, Antonio Maria de Freitas, Gaudinho de Souza Monteiro, Antonio Furtado de Castro e José Furtado Leite,



Outro aspecto da «Sala Portugal» da Sociedade de Geografia

De Estudos Científicos:

Professores: Dr. Azevedo Neves, dr. Aníbal de Bettencourt, dr. Augusto Monjardino, dr. Nicolau de Bettencourt, dr. Aníbal de Magalhães, dr. Antonio Joaquim de Souza Junior, Ruy Telles Palhinha, dr. Armando da Cunha Narciso, dr. Aurelio Quintanilha, coronel Manuel Goulart de Medeiros, Coronel Manuel Maria de Mello e Simas, Coronel Jacinto dos Reis Fischer e Comandante Jayme da Fonseca Monteiro.

De Engenharia

Herculano Amorim Ferreira, João Furtado Heriques, Manuel Medeiros Tanger, Manuel Francisco Goulart de Medeiros, Jacinto Reis Bettencourt e Fernando Arruda.

De História e Literatura:

Dr. Joaquim Bensaude, dr. Manuel Duarte, dr. Manuel Joaquim Raposo d'Oliveira, dr. Manuel Veloso d'Armelim Junior, dr. Luiz Camara Reis, Victorino Nemesio, Antonio Ferreira de Serpa, Camara Lima, Duarte Bruno de Mello e Coronel Francisco Soares de Lacerda Machado.

De Estudos Artísticos:

Maestro Francisco de Lacerda, Professor Thomaz Borba, José de Lacerda, Alberto de Sousa Pinto, Francisco Vaz Pacheco de Couto e Castro.

De Assistência:

Duque de Palmella, dr. Francisco de Paula Borba, Vasco Bensaude, dr. Guilherme de Oliveira Arriaga, Ruy d'Orey, dr. Hermano de Medeiros, Comendador João Jorge da Silveira Paulo, José d'Azevedo Cunha, Manuel Fraga, Antonio Mariano da Cunha Goulart, José Fraga e Borges do Rego.

De Festas:

Coronel Francisco Bernardo do Canto, dr. Moniz Vargas, tenente-coronel Guilherme Quintanilha, Americo da Cunha, Francisco Augusto Forjaz de Lacerda, João Caetano d'Azevedo e Alberto Caetano d'Azevedo.

De Defesa:

Deputados Filomeno da Câmara, Amorim Ferreira e Augusto Arruda, Senadores dr. Antonio de Medeiros Franco, Rodrigo Guerra Alvares Cabral, Alves d'Oliveira, Vicente Ramos, dr. Henrique Braz, Martins Ferreira, Deputados dr. João d'Ornellas e Manuel José da Silva, senadores dr. José Machado Serpa e dr. Joaquim Crisostomo.

De Administração:

Dr. Artur Fernando Rocha, dr. Pedro Goulart, de Medeiros, Manuel Freire da Cruz, coronel Fernando Aotolfo da Costa, tenente-coronel João de Sousa Eirô, tenente-coronel Henrique Linhares de Lima, Manuel Baptista Machado da Conceição, Carlos d'Ornellas e Antonio José Coelho Fernandes.

A ultima parte da ordem do dia foi destinada aos discursos.

Em primeiro lugar falou o sr. dr. Machado de Serpa, senador pelo distrito da Horta. Disse que este Gremio, como todas as coisas, tem a sua história. Muitas tentativas se fizeram já para a fundação dum organismo desta natureza, que é imprescindível. «Que outra vantagem não tivesse o Gremio, teria de nos tornar conhecidos uns dos outros, de nos querermos como irmãos que ha muito se não viam. Desejo, porém, que esta idéa, ao nascer e florir, não seja atacada pelo mal da política, que tudo estraga quando não é nobre e elevantada nos seus intuiitos. Esse mal, existindo nas terras dos Açores, ou na colónia que reside, no continente, pode ser adoçado, atenuado pela acção do Gremio. Que ele seja, pois, a casa de todos os açori-

anos, de qualquer credo politico ou religioso! Que nele se quebreem todas as arestas e todas as dissidencias, e que os seus membros, deixando á porta a politica, tratem apenas do sagrado interesse das suas terras! Que o Gremio, emfim aproxime no seu seio os que lá fóra se dividem em lutas estereis!

Muitas palmas.

Seguiu-se o comandante sr. Filomeno da Camara. Tendo saudado a presidencia, disse estar investido da função de defender a politica dos Açores. Essa politica pode e deve ser apoiada pelo Gremio. Sente-se ligado aos Açores por laços morais, e entende que, dentro da agremiação que vai fundar-se, deve ser interpretada e atacada a vontade dos que nos Açores vivem e trabalham. As ilhas lançam o velho grito da sua autonomia, e o Gremio tem que encarar de frente esse problema. Para o orador, ele é dum alto significado, mesmo sob o ponto de vista da politica nacional. Ha um movimento renovador por toda a Europa. Os homens de hoje não pensam como os de hontem. Os 7:500 bravos do Mindelo implantaram o liberalismo; mas o liberalismo, hoje, apenas significa tirania, e a essa tirania é preciso opôr uma barreira. Como! Criando as autonomias administrativas. E' assim que os Açores, pugnando pela sua descentralização administrativa, enveredam pelo resumo novo que convém a todos os povos. Pela autonomia dos Açores é o orador, e a todos os presentes pediu que apoiassem essa justa reivindicação.

O orador foi muito aplaudido.

O sr. dr. Leopoldo do Vale disse sentir-se feliz com a afirmação de fé a que estava assistindo. Os nomes que subscreveram o convite para a reunião, são penhor seguro de que o Gremio dos Açores será, em breve, uma realidade. A acção desse organismo deve ser a de estreitar os Açores ao continente. Ie será por assim dizer, uma embaixada dos Açores. A colonia açoreana, que, pela sua dispersão não tem afirmado a sua força e o seu valor, terá ensejo de manifestar-se dentro do Gremio. Fez votos, pois, porque o obstrucionismo e o derrotismo não estraguem esta bela obra nascente.

O sr. dr. Armelim Junior saudou o presidente, as senhoras que ali se encontravam e todos os açoreanos, emfim, desde os mais ilustres até aos mais humildes. Depois, manifestou a sua discordancia com aqueles que desejam que, no Gremio, se não trate de politica. Não! O Gremio tem que se ocupar da política; não da política de corrilho mas da política económica e financeira, da política de interesses nobres. Dessa, não pode nem deve o Gremio alhear-se, para bem da colonia, para bem das ilhas. Uma coisa, sobretudo, preconisa o orador: a tolerancia, que é a base de todas as liberdades, a garantia de todo o progresso. Todos os ideais, todas as crenças, religiosas ou políticas, ali devem caber, e só assim se fará obra útil e duradoura, unidos todos no mesmo pensamento: o engradecimento das lindas terras dos Açores.

Uma grande salva de palmas, e falou depois, o sr. Izidro Costa. Quer coisas práticas. A sua geração diz as coisas como elas são, sem bajulices, embora respeitando os que merecem respeito. Declarou que os Açores não pensam em separatismo, como se tem afirmado, e que dentro da bandeira portuguesa, cabe bem a bandeira açoreana. Fez o elogio do jornalista micaelense dr. José Bruno, louvando-o por ter conseguido levar aos Açores a missão intelectual, no intuito unico de lhe mostrar as maravilhas que encerram o arquipélago, e terminou fazendo votos pelo exito da fundação do Grémio.

Por ultimo, o sr. dr. Fernando Rocha, agradecendo a todas a comparencia á sessão, propôz alguns minu-

tos de silencio em homenagem á memória de três grandes açoreanos: Antero do Quental, micaelense; Eduardo de Abreu, terceirense, e Manuel de Arriaga, faielense. Que essa homenagen fosse tambem extensa á memória de Luciano Cordeiro.

De pé, a assistencia sancionou essa proposta religiosamente.

O sr. presidente propôz um voto de agradecimento á Sociedade de Geografia, e foi encerrada a sessão.

Assistencia á sessão; D. Virgínia de Macedo Branco Rocha, D. Maria Guilhermina de Macedo Branco Rocha, D. Maria Fernanda Branco Rocha, D. Encarnação de Lacerda, D. Virginia Abreu e Lima de Freitas, D. Adelina Bolloni, D. Maria Emilia Couto Santos, D. Maria Serrão dos Reis, D. Maria Santos, D. Georgina Garcia de Barros Furtado, D. Maria d'Almeida Furtado, D. Mericia Vital de Lemos, D. Mericia Eugenia V. de Lemos, D. Judith Larcher R. Vieira, D. Amelia Maria Pereira, D. Elvira Botelho dos Reis Rebello, D. Helena Spinola Costa, D. Rosalina Lemos, D. Joselina Lemos, D. Amelia do Carmo d'Ornelas, D. Filomena da S. Ribeiro, D. Adelaide B. Pereira, D. Maria Spinola Simões, D. Ilda Spinola Simões, D. Helena Spinola Simões, D. Maria da G. Pereira Furtado, D. Mariana Mendonça de Freitas, D. Maria de S. Forjaz de Lacerda, D. Maria d'Oliveira e Cunha e filha, D. Ernestina Santos Tomáz de Lima, D. Luiza Batista Machado da Conceição, D. Maria d'Azevedo Franco, D. Maria Mendes Franco, D. Noemia Chaves Costa, D. Rosalina Lemos, D. Ilda Rebelo de Sousa Gomes, D. Maria Ana do Couto Machado da Silva, D. Vitoria de Barcelos Soares Pamplona Ramos, D. Julia de Carvalho, D. Ilda Carvalho Ramos e D. Laura Martins Machado Vieira.

Antonio P. d'Oliveira Braz, Henrique Brito do Rio, Manuel F. Brujes, Manuel H. Leite Dias, Tenente-coronel Henrique Linhares de Lima, Comandante Filomeno da Camara, Deputado Amorim Ferreira, José Ferreira, Manuel Mendonça de Freitas, Coronel Fernando Astolfo da Costa, Alfredo S. Avila Melo, Antonio Augusto Teixeira, Alberto N. da Silveira, Duarte Bruno, José d'Azevedo da Cunha, Comandante Jaime da Fonseca Monteiro, Joaquim de Sousa Ornellas, Luís Leal do Amaral, Coronel Jaime Vaz, Antonio Teles Machado Junior, Dr. Armelim Junior, Conselheiro João Jorge da Silveira Paulo, Eurico Tomás de Lima, Padre José Menezes de Paiva, Jaime Antunes dos Santos, Abel Rodrigues Moutinho, M. Paula Pereira, Jorge Sambôa Vasconsellos, Ernesto M. Macedo, Joaquim M. Santos Tomaz Borba, Altino Joaquim de Freitas, João Moniz Borba, Manuel Augusto de Lacerda, Luís Jacinto Neves, Senador José Machado Serpa, José Mendes Franco, Carlos Xaves Costa, Aurelio Rego, Dr. Anibal de Magalhães, José A. Dias, Manuel V. Pereira, João Machado da Conceição, Gil Arruda, Luís Augusto da Silveira Eugenio Moniz, Oliveira Machado, M. S. Melo e Simas, Acurcio d'Oliveira Braz, João Silveira Bettencourt, Anibal Bettencourt, Humberto de Matos Fagundes, Henrique Faria e Maia Xavier Ferreira, Senador Rodrigo Guerra Alvaro Cabral, Major Jaime Pereira da Silva, Nicolau de Bettencourt, Antonio José d'Avila Amaral, José Furtado Luz, João Moniz Pereira, Luís M. F. Maia Pereira, Pedro Poulares de Medeiros, Edmundo da Cama-ra Sampaio, Antonio Gonçalves da Rosa Junior, Antonio José Peres, Dr. Alfredo Coimbra, Luis Cambos Monteiro, José Ricardo da Costa, Cristovam Moniz, Coronel Xavier Pereira, Coronel Fernando Costa, Dr. Nicolao Pereira, Nenton Mesquita, Januario Faria, Capitão João Machado Volino, José Bruno da Silveira Junior, Frederico Raposo d'Oliveira, Pacheco e Castro,

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

TÍTULO I

Da organização dos serviços

CAPÍTULO I

Atribuições da Inspecção Geral

Artigo 1.º A Inspecção Geral de Caminhos de Ferro superintende, sob a autoridade do Ministro do Comércio e Comunicações, em todos os assuntos e interesse geral relativos à exploração e construção de caminhos de ferro no continente e ilhas adjacentes e exerce a fiscalização técnica e comercial sobre as empresas concessionárias de linhas férreas, dentro das leis, regulamentos e contratos.

§ único. A gerência; estudos e construção dos Caminhos de Ferro do Estado continua a cargo da respectiva Administração Geral, devendo todavia ser enviado à Inspecção Geral para serem submetidos à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro os projectos relativos à construção de novas linhas e suas dependências, bem como das modificações importantes nas instalações existentes, novos tipos de material fixo e circulante, alterações de tarifas, aplicação das sobretaxas e, em geral, tudo quanto se relacione com o interesse comum da rede ferroviária do país.

Art. 2.º Fica a cargo da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro a fiscalização técnica e comercial dos serviços de exploração dos caminhos de ferro sobre estradas, sendo também da sua competência fiscalizar o assentamento da linha férrea e informar nos respectivos projectos sobre tudo o que se refere ao perfil da via, material fixo e circulante, oficinas e outras instalações necessárias para a regularidade e segurança da exploração.

CAPÍTULO II

Da distribuição dos serviços

Art. 3.º A Inspecção Geral da Caminhos de Ferro comprehende:

- a) A Divisão Central de Caminhos de Ferro;
- b) A Divisão de Via e Obras;

Urbano Dias Furtado, Iáime Neves, António Furtado de Castro, Americo da Cunha, Jaime de Castro Figueiredo, Fernando Raposo d'Oliveira, Julio M. Spinola, Fernando de Abreu, Luiz Urbano Pereira Furtado, Augusto d'azevedo Ferreira da Cunha, Augusto de Bettencourt Cunha, Manuel Silveira de Lemos, Cândido de Sousa N. Vieira, Guilherme Pereira, Luís A. d'Albuquerque Bettencourt, António Hintze Ribeiro, José de B. Moraes Moniz, António Botelho da Cama-ra Falcão, Manuel Raposo de Oliveira, Adolfo Furtado, Guilherme Martins Alves Tomás de Mesquita Borba, António de Bettencourt Simões, Nuno Pereira F. de Lacerda, Elias da Cunha Pinto, Adalberto Vaz, Manuel Samario da Silveira, Dr. Jacinto Carreiro, Luiz Rebelo, Francisco Gonçalves Couto Santos, Coronel Ildefonso Borges, Rogerio Vargas Monis, António J. Bello d'Almeida, António de Medeiros Gouveia, António M. Pires, Izidro Costa, Jide Bettencourt, Raul H. Furtado, Leone Tavares, António R. Amaral, George Pereira Cardoso, Inacio Manuel M. Correia, Luis Filipe de Albuquerque, Bettencourt, José Machado de Serpa, João Maria Carreiro, Manuel Batista Machado da Conceição, Anibal Lameiras Fernandes, João Pau-

c) A Divisão de Movimento e Tráfego;

d) A Divisão de Material e Tracção;

e) A Secção dos Serviços Eléctricos;

f) A Secção dos Serviços Sanitários.

§ 1.º Junto da Inspecção Geral funciona o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, entidade consultiva cujas atribuições adiante se fixam.

§ 2.º Para ser consultado sobre os assuntos da sua especialidade, haverá junto da Inspecção Geral um consultor jurídico.

TITULO II

Do Inspector geral

Art. 4.º Compete ao inspector geral:

1.º Presidir, na ausência do Ministro, às sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e dar execução às suas deliberações;

2.º Inspeccionar as linhas férreas exploradas pelas empresas concessionárias, exercendo directamente ou por intermédio dos serviços da sua Inspecção a fiscalização técnica e comercial das referidas linhas;

3.º Orientar e dirigir superiormente os diversos serviços da Inspecção em harmonia com as leis, decretos regulamentos e instruções que estiveram em vigor;

4.º Autorizar o pagamento, com as receitas arrecadadas, das despesas compreendidas no orçamento da Inspecção;

5.º Apresentar contas mensais das receitas e despesas da Inspecção;

6.º Apresentar ao Ministro os assuntos que necessitem de resolução superior, informando-os com o seu parecer;

7.º Preparar as propostas da lei, decretos, regulamentos, relatórios e quaisquer outros trabalhos relativos a caminhos de ferro que o Ministro determinar;

8.º Propor ao Ministro as reformas e melhoramentos que julgue necessários para o bom regime dos caminhos de ferro em exploração ou em construção, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

9.º Estabelecer a divisão das linhas para os efeitos da sua fiscalização e determinar a colocação do pessoal;

10.º Exigir das empresas o exacto cumprimento de todos os contratos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultem;

11.º Celebrar ou alterar convénios com as empresas para a concessão de passes e bónus ao pessoal de serviços públicos, submetendo-os à apreciação do Ministro;

12.º Exercer, relativamente ao pessoal dependente da Inspecção Geral, a acção que nos termos deste regulamento lhe compete no que se refere a nomeação, promoções, demissões, transferências, licenças, recompensas, castigos e aposentações e propor ao Ministro o que excede a sua competência;

13.º Correspondente directamente com outros Ministérios, serviços autónomos e empresas concessionárias sobre os assuntos que interessem à Inspecção Geral.

Continua

lino de Azevedo Castro, Francisco Augusto Forgas de Lacerda, José Maria da Silva Costa, J. Cabral de Lacerda, José Maria Soares, Francisco Rodrigues Vieiro Junior, Armando Narciso, João de Sousa Eiró, Urbano Furtado, Higino Gonçalves d'Oliveira e Silva, Jorge Nogueira Silvano, Luis António dos Reis, Machado Vieira, António Viveiros Rego, José Gonçalves Macieira Santos, João Rodrigues Franco, Silvano Furtado de Seusa, Augusto Cesar de Sá Linhares, Luís Vaz.

Representações

António José Coelho Fernandes, representava a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», «a cidade» de Angra A. M. da Siveira Moniz representava o «Portugal Madeira e Açores», J. Faria Afonso representava «A Guerra», Abel Moutinho o «Diário de Notícias», Carlos d'Oornelas «A Epoca», Raposo de Oliveira o «Século», Frazão de Vasconcellos «Diário dos Açores», Fernando Borges pelo «Correio dos Açores» e «União» de Angra do Heroísmo, José Sampaio da Cunha Silveira e Sousa representava seu pai o sr. Conselheiro José da Cunha Silveira e Sousa.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

- DA -

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORUGAL	3998 ton.	Serviço de cabotagem
ANGOLA	7745 "	LUABO	1485 "	
LOURENÇO MARQUES	6355 "	CHINDE	1382 "	
MOÇAMBIQUE	5771 "	MANICA	1118 "	
AFRICA	5491 "	BOLAMA	985 "	
PEDRO GOMES	5471 "	IBO	884 "	
BEIRA	4973 "	AMBRIZ	858 "	

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 "	DONDO	6000 "
CONGO		5080 ton.	

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rápidas e comodas

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient., C. 1000 — Informações C. 608 — Tesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

AVIAÇÃO

O último desastre da nossa aviação

O luto atingiu mais uma vez a nossa quinta arma. Os desastres teem-lhe sido sucessivos. Os pormenores são sempre os mesmos: um aparelho que sobe, tripulado por um ou dois aviadores, a certa altura qualquer contra-tempo, uma paragem súbita do motor ou uma rabanada de vento mais forte, e ele aí vem despedaçar-se de encontro ao solo. Depois são os desgraçados, que numa infeliz hora subiram, retirados dos escombros já ou quasi cadáveres. Em seguida veem os comentários: que não devia ter subido porque estava mau tempo, que o aparelho estava com avaria, etc., etc.

A nós afigura-se-nos que a nossa aviação não está a seguir um bom caminho. Não é porque não temhamos bons aviadores; também diremos que já não será pela deficiencia dos aparelhos, porque já são bastantes os que temos e decerto entre eles alguns hão-de servir para se subir com segurança.

Ha qualquer coisa que faz com que a nossa aviação seja perseguida pela infelicidade, pois que a percentagem de desastres, hoje, nas aviações estrangeiras é diminuta. A nosso vêr é a uma falta de orientação defenida que os desastres se dão frequentemente.

Está mau tempo e o aparelho com que se pretende subir a ele não resiste? Não se sobe.

O motor de determinado aparelho falha? Põe-se de parte e não se teima com ele subir.

Ou haverá a intenção de trocar a deficiencia do material pela bravura pessoal? Se assim é, segue-se por um trilho errado e muito errado.

Não ha o direito de se estar a sacrificar vidas por um mero capricho. E assim dentro em pouco, a nossa aviação não existirá por os aviadores terem morrido todos em desastres.

Está bem que se exponha a vida em defeza da pátria, mas por sport estar a ceifar preciosas vidas não está certo. E depois é a esposa que perde o marido, os filhos que perdem os pais, a sociedade que perde um elemento de valor.

Não é para isto que nos exercitos se criaram as divisões da chamada quinta arma.

Chamamos a atenção de quem superintende nesses serviços para que faça exercer a sua acção dirigente dum maneira profícua a evitar tantos acidentes.

As vitimas desta vez foram os bravos oficiais, capitão Aurelio Julio Botelho de Castro e Silva e o tenente Artur Ferreira de Brito.

Foi na manhã de 12 do corrente, pelas onze e meia, que se deu o desastre. Os dois aviadores tinham subido no "Avro 28" da Escola de Alverca. Quando iam à altura duns 30 metros houve uma paragem súbita do motor, e o aparelho afocinhou.

O tenente Brito morreu pouco depois da queda e o capitão Castro e Silva ainda chegou a ir para o hospital de S. José, onde faleceu momentos depois de dar entrada.

Ambos os oficiais eram condecorados, tendo sempre mostrado uma proficiência e bravura digna dos seus galões.

Sobre êles o ramo das nossas saudades.

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA
Esc. 38.000:000\$00

CAPITAL REALISADO
Esc. 30.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACION

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimaraes, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Viana do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes, Vila Real de Santo Antonio e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Leao, Malanje, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Feira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili

FILIAES NO BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manaus

FILIAES NA EUROPA—Londres, 9 Bishopsgate E—Paris, 8, Rue do Helder

AGENCIA NOS ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

Operações bancarias da tosa a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros