

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 39.º ANNO

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

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. Luis, 1904, medalhas de bronze

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

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

NUMERO 922

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 Maio de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornelas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — Tarifa especial interna n.º 11 grande velocidade bilhetes de assinatura válidos em toda a rede da companhia.

Caminhos de Ferro do Estado — 13.º aditamento à tarifa especial P. H. F. n.º 3 grande velocidade de transporte de recovagens e géneros entre Portugal e França.

— Direcção do Minho e Douro 1.º Aditamento à tarifa geral.

Direcção do Minho e Douro — aviso ao público novos multiplicadores 1.º Aditamento ao aviso público C. N.º 100.

— Direcção do Minho e Douro — Aviso ao público transporte de Marmores Bonus.

SUMÁRIO

Um processo arbitral Pag. 149
«Amicus Plato» " 150

As flutuações do câmbio e a sua repercução nos caminhos de ferro, por

Ed. Gluck Pag. 151

Engenheiro Vicente Ferreira " 152

Preços de assinatura por ano da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» " 152

Tomé José de Barros Queiroz " 153

A Electrificação da Linha de Cascais " 156

Linhos portuguesas " 157

Parte Financeira " 157

Curso de Câmbios, comparados " 157

Experiencia com travessas de cimento armado " 158

Viagens e Transportes " 158

Parte Oficial " 159

Linhos Estrangeiras " 160

Arrematações e concursos " 160

Publicações recebidas " 161

Dr. Domingos Pereira " 161

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (Relatório) " 162

Um processo arbitral

NA «Gazeta» de 15 de Junho de 1924, publicámos as alegações da Companhia das Docas do Porto no processo arbitral, então iniciado para se decidir se no cálculo da garantia de juro de caminho de ferro de Salamanca se devia adoptar o câmbio par para a concessão das pesetas ou escudos na liquidação da garantia de juro ou o câmbio do dia.

Correu o processo com estranhas vicissitudes, dando lugar a tais delongas que só no dia 15 se reuniu o tribunal para julgar a causa após quasi dois anos.

Importa reproduzir as segundas alegações apresentadas pelo representante da Companhia em 11 de Janeiro último.

Segundas alegações da Companhia das Docas

Em 6 de Junho de 1924 apresentei, como representante da Companhia das Docas, minuciosas alegações ácerca do litígio com o Governo, submetido a juizo arbitral.

E tão procedentes eram as razões nelas aduzidas contra a iniquidade representada pela hermeneutica nova dos contratos, em que se fundou a portaria de 10 de Maio de 1924, que mandou que a Companhia entrasse com 870.000\$00 como reembolso de garantia de juro no ano de 1922, que o Ministério Público nenhum argumento lhes contrapôz. Limitou-se a contestar por negação. E o Governo, representado pelo sr. ministro do Comércio, limitou-se a exarar o seu visto no processo, sem refutar as alegações da Companhia, que permanecem de pé.

Nem outra coisa era de esperar, pois no seu dou-

to parecer de 13 de Outubro de 1917 a mesma Procuradoria Geral da República estabelece lucidamente a distinção entre a conversão ao câmbio do dia de uma quantia já apurada e liquidada e a liquidação propriamente dita da garantia de juro (Contrato de 1882 — Art.º 1.º — Art.º 2.º §§ 1 a 3).

Esse parecer, concluindo pela manutenção do câmbio par nas operações de liquidação da garantia de juro e firmado pelo actual representante do Ministério Público no processo, foi votado unanimemente na respectiva conferência e perfilhado pelo Conselho Superior de Finanças em sessão plenária de 3 de Novembro de 1917, conformando-se com essa hermeneutica o Governo, por despacho de 19 do mesmo mês firmadas pelo Ministro de então, — o sr. Herculano Galhardo.

Em harmonia com essa jurisprudência se liquidaram semestralmente desde então, como antes, as garantias de juros e assim procedeu em 14 de Março de 1923 a Divisão de Movimento e Tráfego, em relação ao segundo semestre do ano civil de 1922, surgindo depois a estranha interpretação da Repartição de Caminhos de Ferro.

Em ofício de 2 de Abril de 1924, do ajudante do Procurador Geral da República, a Procuradoria ratificou o seu parecer de 1917.

Assim, pois, que melhor confirmação podiam ter as minhas alegações, que a mera contestação por dever de ofício do Ministério Público, sem uma razão que as infirmasse e com elas aos seus pareceres de 1917 e 1924?

Que ha contra a Companhia em todo este processo? Ha apenas o parecer do Conselho Superior de Finanças em contradição do da Corporação encarregada por lei de liquidar as garantias de juro quando surja litígio, que é a Junta Consultiva, e do seu próprio parecer de 1917 acima citado. E aquêle

Conselho Superior limitou-se a fazer seu o voto discordante do sr. Dr. Jacinto Simões, vogal da Junta, que mantendo-se silencioso durante a discussão do parecer, se limitou a rejeita-lo e só posteriormente apresentou em separado e sem data o voto de que a Junta não teve conhecimento e que por isso não pôde ser contradictado. Ao Venerando Tribunal Arbitral deixou a apreciação dessa estranha forma de elucidar uma questão. Importa, portanto, analisar esse voto discordante subtraído à discussão e introduzido no processo sem conhecimento da Corporação respectiva.

Afirma-se nessa declaração de voto que «*a Companhia, aplicando o critério de averiguações por ela aceite no contrato de 12 de Outubro de 1882, teve no ano de 1922 pesetas 536. 640 57 de receita líquida*». Assombra a coragem de tal afirmação, tomando como receita realizada a que por um artifício de cálculo baseado no balanço de uma receita real com uma despesa fictícia, inferior à efectiva, a Repartição encontrou. Isto quando, para saldar as despezas de exploração, teve a Companhia de recorrer a adiantamentos do governo espanhol!

E supondo que afirmar é o mesmo que provar, segue a declaração de voto, sem um argumento concreto, limitando-se a capitular de infelizíssimo o duto parecer da Procuradoria Geral da República, asseverando impertinentemente que ela *nem sequer comprehendeu a questão!*

E foi sobre esta estranha declaração de voto que assentou o voto do Conselho Superior de Finanças e a resolução do Governo, em contradição ambas com a doutrina que havia assentado anteriormente.

Para cabal elucidamento do assunto, analisarei ainda rapidamente outras declarações dos votos discordantes do parecer de 9 de Julho de 1923 da Junta Consultiva.

A primeira dimana do Chefe de Repartição de Caminhos de Ferro, que suscitou a questão, afastando-se, ao invés da Divisão do Movimento e Tráfego, da jurisprudência assente pelo Governo e sem que houvesse facto novo que a infirmasse.

Nêle se faz ao cambio para determinação da receita líquida legal e logo a seguir, como se tratasse de uma receita efectiva e real e não de uma ficção legal, transforma-se essa receita, que não existe, em escudos, como se tivesse sido transferida para Portugal e afirma-se falsamente que esse processo é o mesmo que a Companhia apresentou na reclamação impressa de 1917. Sofismava-se assim uma hipóteseposta apenas para poder reforçar a argumentação da Companhia, que concluía, porém, pela afirmação de que só o câmbio par devia intervir nas operações relativas ao complemento da garantia.

Assim se depreende alarmemente de palavras dessa representação, que figura no processo de garantia:

«Ora, adoptando-se o regimen que a repartição julga dever ser posto em prática para o cálculo», etc.

Longe de o adoptar a Companhia afirmava o contrário nessa exposição:

«Desde que o contrato de 1882 sómente estabeleceu o câmbio variável para a redução a pesetas dos adiantamentos e não para a redução das receitas em pesetas a moeda portuguesa, é o cambio normal, o cambio fixo ao par, que deve ser tomado para essa redução». Pode haver afirmação mais categorica?

Essas alegações foram reproduzidas em reclamação da Companhia, de 24 de Outubro de 1922, pela qual pedia o pronto pagamento da garantia, liquidada, como sempre se fizera, ao cambio par e segundo a conta por ela apresentada.

Pode-se assim julgar da boa fé do Chefe da Re-

partição, insinuando que a sua liquidação é apenas a fiel aplicação do critério da Companhia manifestado naquele ofício.

Argumenta-se ainda com um saldo de pesetas 131.112, 88 que só resulta de adiantamentos, isto é, de empréstimos do Governo espanhol relativos a 1920-1921 e que o mesmo Governo não atendeu.

Ora antecipos reembolsáveis não são receitas de exploração e sim operações de tesouraria destinadas a ocorrer a *deficits* reais.

As alegações da Companhia, no seu ofício de 17 Julho de 1923, definem insofismavelmente o seu modo de ver e reduzem ao seu justo valor os inqualificáveis sofismas do Chefe da Repartição. Do mesmo modo infirmam os fundamentos do voto separado do Sr. Manuel dos Santos, vogal da Junta Consultiva, que entende que não ha que entregar nada á Companhia, visto ter esta um saldo de contas superior a 130.000 pesetas!

A mais elementar honestidade opõe-se a que se dê como real e existente receita líquida fictícia deduzida da aplicação do coeficiente de exploração, 0,40, com a agravante de recair sobre exiguas receitas brutas. Em 1921 o coeficiente medio dos nossos caminhos de ferro foi 1,106 e das linhas exploradas por Companhias 0,9873.

Seja-me por ultimo lícito ponderar quão lamentável tem sido a demora da resolução de um assunto, sobre o qual o Governo assentara jurisprudência de acordo com todas as corporações consultivas, e quão graves prejuízos tem sido causados á Companhia, impedida desde 1923 de pagar o coupon das obrigações de 1.º grau, em parte pertencentes ao Estado. Quatro anos se acham em dívida. Em 24 de outubro de 1922 procurou a Companhia contrastar a nova hermeneutica que se pretendia adoptar na liquidação da garantia.

Foi em 31 de Maio de 1923 que novamente contestou a liquidação que só pouco antes recebera.

O parecer da Junta Consultiva é de 9 de Junho de 1923. Apesar das instâncias da Companhia, de 17 desse mês e 12 de Março de 1924, só em portaria de 10 de Maio desse ano tomou o Governo resolução sobre o caso e em 3 de Junho admitiu o recurso ao juizo arbitral.

Ao elaborar o compromisso, não atendeu o Ex.^{mo} Ministro a minha solicitação para que pelas duas partes fosse escolhido o árbitro de desempate em vez de o ser pelos outros 4 artitros. Resultou desse erro de forma ter que ser substituído o compromisso de 5 de Junho de 1924 pelo de 13 de Fevereiro de 1925, não se tendo podido constituir o tribunal senão em 21 de Novembro ultimo.

Desde a terminação da garantia de 1922, nenhuma outra se fez, acando-se pois por pagar o coupon de 4 anos!

* * *

Ficam assim confirmadas e ampliadas as minhas alegações de 6 de Junho de 1924, que o Venerando Tribunal aceitou em sessão de 21 de Novembro ultimo.

Lisboa, 11 de Janeiro de 1925

O Representante da Companhia

J. Fernando de Sousa



«Amicus Plato»

Com este título recebemos do nosso ilustre colaborador engenheiro Carlos Manito Torres uma interessante carta que a falta de espaço nos impede de a publicar hoje o que faremos no próximo número de 1 de Junho.

As flutuações do câmbio

e a sua repercussão nos caminhos de ferro

Por Ed. Glük

JÁ antes da guerra, mesmo nos meios ferroviários, as flutuações dos câmbios davam que pensar, embora essas flutuações fossem de pouca importância. Essa importância era pequena, não só porque as tarifas comuns eram relativamente caras, mas também porque essas alterações de câmbios eram infinitamente menos importantes que depois da guerra.

Para dar remédio às consequências destas flutuações do câmbio, havia um meio que nem impunha sacrifícios nem dificuldades de maior. O caminho de ferro fazia pagar o público, isto é, expedidores ou consignatários, os portes relativos a percursos estrangeiros na moeda dos respectivos países. Por exemplo: Para um transporte que atravessasse a Alemanha, a Austria e a Servia, o consignatário sérvio tinha de pagar as taxas correspondentes ao percurso em cada um desses países, respectivamente em marcos, corôas e dinares.

Este processo não acarretou muitas dificuldades para os caminhos de ferro, e se o público não queria pagar na própria moeda estrangeira, quasi sempre o caminho de ferro aceitava o pagamento dos portes estrangeiros convertendo-os na moeda do seu país aos câmbios préviamente fixados e publicados e que eram válidos durante um certo lapso de tempo; 8 dias, 15 dias, etc.

No caso da conversão o risco de prejuízo para o caminho de ferro ainda existia, mas para atenuar êsse risco, a taxa do câmbio era sempre superior em alguns pontos à da fixada pela bolsa. As perdas eram na maior parte das vezes contrabalançadas pelos benefícios que resultavam para o caminho de ferro.

E ainda assim, embora o descontentamento, quer por parte do caminho de ferro, quer por parte do público não fosse grande, havia sempre um certo incômodo tanto para um como para outro. Isto pelo que respeita às providências dos caminhos de ferro sobre o desconto de moedas estrangeiras, tanto com o público como com outros caminhos de ferro.

Para as empresas de caminhos de ferro que por várias razões são obrigadas a fazer compras de materiais e carvão no estrangeiro, as flutuações do câmbio tiveram, mesmo em épocas em que não eram muito sensíveis, uma importância maior.

A desvalorização que as moedas de todos os países beligerantes europeus têm sofrido depois da guerra, tem arrastado consigo uma flutuação constante e muitas vezes muito importante.

Encaremos agora os efeitos dessas flutuações tanto para o caminho de ferro como para o público, e sob

o ponto de vista da questão dos regulamentos das despesas de transporte entre o caminho de ferro e o público, e também sob o ponto de vista da tarificação, (entendendo-se por esta designação o estabelecimento de tarifas que o caminho de ferro deve fazer como empresa industrial). Vejamos em seguida se é possível dar um remédio aos inconvenientes e prejuízos e qual é êsse remédio.

Para os caminhos de ferro as grandes flutuações cambiais acarretaram perdas sensíveis, de sorte que se viram forçados a abolir as tarifas comuns. Se êste processo deu um certo resultado, tanto quanto dele não podiam resultar perdas, todas as vantagens que as tarifas comuns aos diferentes países ofereciam, desapareceram ao mesmo tempo. Porque as tarifas comuns haviam sido criadas por conveniências reais e a sua abolição representa um retrocesso.

A repercussão das flutuações do câmbio e consequentemente a instabilidade das despesas de transporte para o público, isto é, para o comerciante ou para o industrial, tem um efeito mais grave. Não só porque, apesar de todas as providências possíveis, está exposto a sofrer, e sem dúvida que por êste conceito sofreu perdas graves, mas também o coeficiente, despesas de transporte, se torna muito incerto.

Poder-se-ia comparar com um navegante cujo barco está constantemente num mar muito agitado em que as vagas ora sobem a grandes alturas, ora cavam grandes profundidades. Toda a gente admite que, qualquer que seja, em última análise, a vítima, as flutuações do câmbio (e sob o ponto de vista especial das despesas de transporte) são nefastas, tornando o comércio mais difícil e contribuindo para aumentar a carestia da vida.

Encarado sob o ponto de vista da tarificação, isto é, da exploração do caminho de ferro, é evidente que êste se encontra na mesma situação que qualquer comerciante ou industrial. As flutuações de câmbio equivalem a uma instabilidade, maior ou menor, das suas receitas e despesas com, como consequência, as suas inúmeras repercussões sobre os accionistas, sobre pessoal, sobre o Estado e sobre o público em geral.

Quando a moeda dum país sofre uma depreciação, quasi todas as despesas aumentam, os preços de aquisição de material, os salários, etc., etc., mas as receitas não seguem, senão muito lentamente, a marcha ascendente. Porque as receitas são baseadas nas tarifas que se não podem reformar com a rapidez que seria necessária.

Por muito pouco importante que isso pareça, uma remodelação de tarifas, importa grandes despesas.

A questão, «como remediar todos êstes inconvenientes», preocupa portanto e com justa razão, todos os interessados.

Naturalmente, o remédio ideal e radical seria fazer cessar a própria causa de todos êstes males, isto é, a flutuação muito sensível dos câmbios. Isso porém, é um impossível como impossível é fazer de todos os estados um único estado.

E' preciso, pois, procurar diminuir, na medida do possível, os efeitos nefastos das flutuações dos câmbios.

Um meio bastante eficás é estabelecer tarifas sobre a base ouro, porque é o ouro que pode ser considerado como tendo um valor fixo e como medida invariável para estabelecer o valor das coisas, qualquer que seja o país ou a moeda.

Todos os países teriam interesse em adoptar, se não o estalão ouro, pelo menos, na falta de melhor, uma base ouro servindo para todos os cálculos, tarifas e transações em geral.

Eis a minha ideia, tomando para exemplo as tarifas de caminhos de ferro.

Seria necessário estabelecer tarifas em ouro. (Para uma certa distância e para uma certa mercadoria, por exemplo, *tantos escudos ouro*).

No acto do pagamento dêsses Esc. ouro consultar-se-ia a tabela dos câmbios estabelecida pelo Banco do Estado sob a forma de multiplicador, como se praticava na Alemanha ha alguns anos quando se deu a queda do marco, mas numa época em que os malefícios dessa queda já haviam sentido os seus efeitos, e como também depois disso se tem praticado em certos casos. Além disso este sistema está sendo particularmente adoptado actualmente por certas empresas de navegação e outras que dizem: Os nossos fretes são de... por 1.000 quilos, mas a esta taxa ha que adicionar tantos por cento como suplemento de câmbio.

Supunhamos, para darmos um exemplo prático, que se restabelecem as tarifas internacionais P. H. F. com a fórmula seguinte:

Percorso português—Esc. ouro.....	X
Percorso espanhol—Pes. ouro.....	Y
Percorso francês—Frs. ouro.....	Z

mais o resultado de um multiplicador ouro, baseado, por exemplo, no curso do dollar.

Ainda havia um meio mais simples: estabelecer tarifas à priori sob a base dollar. Neste caso eram desnecessários cálculos com multiplicadores e a fórmula dum tarifa comum seria:

Percorso português.....	X	dollares
" espanhol.....	Y	"
" francês.....	Z	"
Total.....	W	"

Este sistema já não é novo, porque existem combinações deste gênero entre particulares.

Naturalmente só este processo sem ser acompae-

Engenheiro Vicente Ferreira

Estamos tão pouco habituados a vêr escolher as verdadeiras competências para os lugares públicos de maior responsabilidade que, francamente, a nomeação do sr. Vicente Ferreira para o elevado cargo de Alto Comissário de Angola foi para nós uma surpresa.

Marcará esta surpresa, por sinal bem agradável, o inicio de uma nova época de correção nos hábitos políticos? Oxalá que sim.

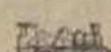
O engenheiro Vicente Ferreira é uma destas criaturas que por onde quer que passe deixa sempre pelo menos vestígios do seu muito talento, do seu muito saber, e ainda acima disso tudo, da sua grande honestidade e da sua bondade. Tendo feito um curso brilhante, entre os seus camaradas da escola só conquistou amigos e admiradores. Como engenheiro o seu valor tem-se afirmado em muitos trabalhos que lhe têm acarretado a reputação, tanto no seu país como no estrangeiro, de um dos técnicos mais distintos, especialmente em construção de pontes. No professorado tem-se afirmado um grande pedagogo e um erudito.

Tendo enveredado pela política por se sentir atraído pelos altos problemas económicos e financeiros, Vicente Ferreira conquistou, em pouco tempo, um lugar de destaque e sendo chamado a exercer o cargo de ministro das Finanças numa situação difícil, deixou bem firmados os seus créditos.

Dedicando-se a assuntos coloniais, os seus estudos neste ponto são notáveis e foram êles, certamente que, aliados às várias qualidades de superioridade moral e intelectual de Vicente Ferreira, levaram o actual Governo a convidá-lo para o alto e espinhoso encargo de ir jugular a crise económica que ora aflige a nossa soberda colónia de Angola.

São tais as aptidões que reconhecemos ao nosso ilustre amigo para o bom desempenho da missão patriótica que tomou sobre os seus ombros que, temos a convicção plena de que, a não ser que a malfadada política lhe crie entraves, se ha de sair com pleno exito e de que a província de Angola muitos e muitos bons serviços lhe ha de ficar devendo. Desta nomeação apenas se têm a lamentar a C. P. que deixa de ter ao seu serviço, pelo menos temporariamente, um dos seus melhores funcionários, e os seus colegas daquela companhia que também se vêem privados da convivência e do espírito scintilante do seu ilustre amigo.

A *Gazeta* onde Vicente Ferreira já se dignou colaborar, apresenta a S. Ex.^a os seus respeitosos cumprimentos e felicita os angolenses pelo seu novo chefe.



Preços de assinatura por ano, da Gazeta dos Caminhos de Ferro

Portugal	Escudos	30\$00
Espanha	Pesetas	25,00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1.00
França, Belgica e Suiça	Francos	50,00
Italia	Liras	50,00
Brazil	Reis	100\$00
Africa	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal dos Caminhos de Ferro	"	25\$00

nhado doutras medidas que ele comporta ainda não é o bastante para evitar por completo as perdas. Mas é elementar e ao mesmo tempo um simples dever comercial, quando se contrae uma dívida em moeda estrangeira, cobri-la imediatamente. Assim quando uma empresa de caminhos de ferro receber, por exemplo em 1 de Junho, as taxas de transporte para um percurso estrangeiro na moeda do seu país, deve comprar nesse mesmo dia as pesetas, os francos ou os dollares que tiver recebido por conta dum outra empresa. Outro qualquer processo seria uma especulação, como tal, perigosa e inadmissível.

Tomé José de Barros Queiroz

AMEUDAM-SE os lutos na grande família ferroviária, cumprindo à «Gazeta» ser intérprete do seu sentimento perante a majestade de morte que a vem dizimar e recordar as benemerências dos que lhe davam lustro.

Após dolorosa e prolongada doença perante a qual faliram todos os esforços da ciência, faleceu em 4 do corrente, Tomé de Barros Queiroz antigo ministro, chefe de governo, deputado e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para cuja presidência fôra eleito depois da morte do conselheiro Melo e Sousa.

Elevara-se da condição humilde até à situação que atingiu, pelos seus merecimentos e pelo seu honrado esforço. Inteligência lúcida, procurou instruir-se, enquanto se entregava às lidas comerciais, tornando-se distinto em matéria económica e financeira. Aos predicados da inteligência reunia excelentes qualidades morais, rectidão de consciência, senso prático e prudente energia, que lhe abriram caminho na vida.

Republicano convicto e militante, conquistou o respeito e consideração dos seus adversários políticos.

No alto cargo que exerceu na Companhia, a cujo desempenho dava o melhor do seu esforço, era respeitado e estimado por toda a corporação que sob a sua autoridade servia. Representante do Governo na Administração sabia conciliar os legítimos interesses da Companhia com as exigências da intervenção governativa. Ainda agora, se não fôra a sua doença êle teria intervindo eficazmente na Câmara dos Deputados a que pertencia e a cuja comissão de caminhos de ferro presidia para contrastar um decreto inconstitucional ofensivo dos direitos das companhias.

A sua morte foi profundamente sentida, como o demonstrou a grandiosa manifestação do seu funeral, homenagem condigna prestada aos seus merecimentos e serviços.

A ela se associa comovidamente a «Gazeta», apresentando as suas condolências à família do ilustre falecido e à Companhia Portuguesa a que ele presidia.

O seu funeral

Teve lugar no sábado 8 do corrente.

Cêrca das 15,30, terminado o último turno na Câmara Municipal o qual foi feito por membros do Governo, foi a urna transportada para um armão dos bombeiros municipais, que era puxado a três parelhas, começando então a organizar-se o cortejo, com a seguinte composição:

Empregados da casa Barros Queiroz, pessoal dos Caminhos de Ferro, um piquete de bombeiros municipais com o respectivo terno de corneteiros, duas charretes dos bombeiros conduzindo grande número de corôas. O armão conduzindo a urna, foi ladeado por bombeiros e polícias; seguindo-se-lhe pessoas de família e grande número de amigos pessoais e políticos, entre os quais notámos os seguintes:

Jaime Atias, pelo Chefe do Estado; presidente do Ministério, ministros das Colónias, Marinha, Guerra, Estrangeiros e Justiça, e representantes dos srs. ministros da Agricultura e Finanças, chefe do distrito, general Abel Hipólito, D. Alejandro Padilla, Raimundo Alves, dr. Trindade Coelho, o nosso camarada Carlos d'Ornellas que representava a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dr. Francisco Cruz, dr. Godinho Cabral, dr. Antônio Pires, José Maria Alvarez, Antônio José Pereira, dr. Baltazar Teixeira, coronel Aguas, comandante Rodrigues Gaspar, almirante Parreira, dr. Corvinel Moreira, capitão de fragata João Augusto Madeira, Martins Alves Coelho, Nunes Loureiro, comandante Jorge Pereira, dr. Matos Cid, dr. Adolfo Coutinho, dr. Adolfo Leitão, Abreu Loureiro, Augusto Pina, inspector principal da C. P.; capitão-tenente Nunes Ribeiro, dr. Ginestal Machado, dr. Pedro Pita, general Sá Cardoso, dr. Julio Dantas, conde das Galveias, coronel Rodrigues de Sousa, dr. Jacinto de Freitas, capitão Mendes Magalhães, dr. João Luiz Ricardo, Vasconcelos e Sá e Eduardo Shwalback.

Vinham em seguida todos os vereadores da Câmara Municipal de Lisboa, com o seu estandarte, conduzido pelo sr. Ilídio Santos; funcionários do município, Academia Recreativa de Lisboa, representada por grande número de sócios, com o respectivo estandarte; Gremio da madeira, Gremio dos Açores, pessoal do Congresso da Republica, crianças do Albergue das Crianças Abandonadas, engenheiro Plínio Silva, dr. Moura Pinto, etc., etc.

Fizeram-se representar:

Nicolau Mesquita, respectivamente, pelos srs. Araújo e Germano Martins; Montepio dos Ferroviários, Associação da Classe e Caixa de Pensões dos Tou-

reiros Portugueses, pelo sr. Luciano Moreira; Associação dos Estudantes da Faculdade de Direito, pelo sr. Campos Coelho; Câmara Municipal de Mafra, pelo sr. Figueirôa Rego; Centro Latino Coelho, Associação Comercial Portuguesa, pelo Assis Camilo; Conselho Superior de Finanças, pelos srs. dr. Paiva Gomes, João José Livio, Braga de Carvalho Apolinario Pereira; o governador do Campo Entrencheirado, pelo comandante do batalhão de guarnição.

O cortejo

A pé seguiam também D. Alejandro Padilla, ilustre ministro da Espanha, o general Vieira da Rocha, o sr. Rodrigues Gaspar e a família do extinto, tendo o cortejo seguido pelas ruas do Arsenal e do Ouro e pelo Rossio e conservando-se ali cerca de dez minutos.

Foi extremamente lenta a marcha do cortejo, já pelo grande ajuntamento de povo que se encontrava no percurso, previamente indicado pela Imprensa.

Era perto das 18 horas quando o terno de cornetas dos bombeiros municipais, postado á entrada do cemitério, anunciou, numa marcha funebre de continência, que o feretro ia transpor as portas da morada eterna.

Já a essa hora ali se encontravam inúmeras pessoas que tinham ido directamente para o cemitério e no edificio da administração, parentes e amigos de Barros Queiroz, profundamente comovidos e em lagrimas, recebiam os pêsamos da assistencia.

A urna foi então retirada do armão por bombeiros municipais para um carro, tendo-se no cemitério organizado os seguintes turnos:

1.^º—Jaime Atias, representando o Chefe do Estado; presidente do Ministério; D. Alejandro Padilla, ministro de Espanha; dr. Barbosa Viana, chefe do distrito; Rodrigues Gaspar, pela Câmara dos Deputados; general Correia Barreto, pelo Senado; Magalhães Peixoto, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e Costa Gomes, presidente da Junta Geral do Distrito.

2.^º—Ministros da Marinha, Colonias, Instrução, Justiça, Guerra, Estrangeiros, Pinto Ferreira e Cruz Filipe, respectivamente representando os srs. ministros da Agricultura e Finanças, coronel Arcanjo Teixeira, comandante da G. N. R.

3.^º—Pelos senadores Afonso de Lemos, Domingos Frias, Herculano Galhardo, Correia Barreto, Francisco Paula, Rodrigo Abreu, Estevão Aguas e Vitorino Guimarães.

4.^º—Pelos deputados dr. Paiva Gomes, dr. Fernandes de Oliveira, Carlos Vasconcelos, dr. Baltazar Teixeira, Vasconcelos e Sá Cardoso.

5.^º—Pelos representantes das Juntas de Freguesia da capital.

6.^º—Por representantes da Imprensa.

7.^º—Martins Cardoso, Artur Frade, dr. Julio Daniels, Antonio Cândido da Costa, dr. Pedro Pita, almi-

rante Parreira, dr. Ginestal Machado e Aboim Ingles.

8.^º—Coronel Xavier Pereira, Alvaro Leão Cabreira, Branco Correia, Tavares de Carvalho, Manuel Marques, Carlos Aragão, Avelino Ribeiro e Batista Dinis.

9.^º—Godinho, dr. Antonio Centeno, Germano Martins, Vasconcelos Correia, dr. Rui Ulrich, Pina Lopes, Plínio Silva e Fausto de Figueiredo.

10.^º—Pela Associação Académica e alunos do 5.^º ano jurídico da Faculdade de Direito.

11.^º—Eduardo Maria Rodrigues, Fernando Vilas, Octavio Silva e Apolinario Pereira, pela Associação Comercial de Lojistas, José Maria Alvarez, Contreiras da Cruz, Assis Camilo e Alfredo Ferreira pela Associação Comercial.

12.^º—Pelo pessoal superior do Caminho de Ferro.

13.^º—Pelo pessoal ferroviário.

14.^º—Por funcionários do Município.

15.^º—Por pessoal da casa Barros Queiroz.

16.^º—Membros da Academia Recreativa de Lisboa.

17.^º—Pelos amigos íntimos, Manuel do Rosario, Francisco Lopes, Rafael Peixinho, Ernesto Camilo, Julio Silva, Antonio Silva, Paulino Ferreira e Ernesto de Sousa.

18.^º—Pessoal da casa Barros Queiroz.

19.^º—Por vereadores do Senado Municipal.

20.^º—Pela comissão executiva da Câmara Municipal de Lisboa.

Os discursos

Após o turno constituído pelos estudantes das escolas de Lisboa, o feretro parou em frente de um estrado forrado de negro, e colocado na rectaguarda da igreja. Para ele sobiu o primeiro orador, o dr. Corvinel Moreira, presidente e representante da Câmara Municipal de Lisboa, que pronunciou o seguinte discurso:

«Mais uma vez a morte fez desaparecer de junto de nós uma boa alma que foi uma das figuras que marcou em vida pelo seu carácter, pela sua honestidade e pela sua inteligência. Tomé de Barros Queiroz pertenceu a essa pleia de homens de bem que infelizmente, pouco a pouco, vão desaparecendo do nosso convívio, quando a Pátria ainda deles muito necessita do seu exemplo, da sua fé e do seu conselho. Desde membro de junta de freguesia até presidente do conselho, onde chegou sem precisar acotovelar ninguém, por todas as situações, passou Tomé de Barros Queiroz, e da maneira como exerceu todos esses cargos supérfluo seria indica-lo a vos que todos ou quasi todos foram seus companheiros e seus cooperadores. Como presidente da comissão executiva da Câmara Municipal de Lisboa, compete-me e obriga-me até essa situação a dizer o que Barros Queiroz foi como vereador da Câmara de Lisboa, onde, em



Barros Queiroz

1908, ocupou o lugar de vereador do pelouro das Finanças.

Estava a Camara Municipal absolutamente exausta de recursos, cheia de dívidas. Barros Queiroz, enfrentando o problema com a coragem que é privilégio dos fortes e com os conhecimentos que possuia, produto do seu trabalho e vasta e disciplina de inteligencia, conseguiu, no curto espaço de dois anos, não só equilibrar o orçamento camarário, mas ainda fechar a conta da sua gerência com um "superavit".

Com o desaparecimento de Barros Queiroz, de quem, em nome da Cidade me despeço, perde a Pátria um dos seus grandes valores.

Em seguida, o sr. Ginestal Machado, começa por afirmar que naquele logar de silêncio a desolação, mesmo quando pejado por uma multidão contricta, naquele lugar de sombra e de mistério que a rutilante tarde de sol não consegue iluminar, as palavras devem ter o rumor de uma prece, longe das paixões e das lutas em que os homens se degladiam, e que elas só serão nobres e sentidas quando se elevem até à Verdade, pondo de parte enganosas lisonjas e terrenas vaidades.

Seguidamente traça, com brilho literário e elevação de forma, o perfil do político, cuja personalidade fica definida melhor do que o possam fazer as palavras, por essa sentida apoteose que acaba de ser feita à sua memoria pela população da capital, sem distinção de cōres de partidos e de crédos políticos. Remonta as virtudes desse cidadão perfeito, a sua probidade sem limites, o esforço próprio com que conseguiu esclarecer o seu espírito e aperfeiçoar a sua cultura até se tornar um economista e um financeiro cuja autoridade se impõe aos mais cultos e diplomados homens da sua geração. E a sua vida pública não foi mais do que a reedição dos processos irrepreensíveis pelos quais se havia já guindado na sua vida particular e comercial. A Fé com que abraçou, desde muito novo, pode comparar-se em energias a dedicação com que serviu a causa da cidade na sua brilhante gerência dos negócios municipais, na vereação que precedeu a República e ao entusiasmo com que se dedicou inteiramente à administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que lhe fica devendo os mais relevantes serviços. Como comerciante honesto, não enriqueceu na hora de especulação e de desequilíbrio que a guerra trouxe e que a tantos outros garantiu a fortuna. Como homem de Estado, integral, incorruptível, lega aos que se lhe seguem nesta árdua luta que é a política, o exemplo das mais altas virtudes.

O sr. Rodrigues Laranjeira, que é o orador imediato, representa o Gremio dos Combatentes e é nessa qualidade que fala, com grande ardor.

Como membro da direcção da Associação de Lojistas, a que pertenceu Barros Queiroz, usa em seguida da palavra o sr. Apolinario Pereira. O seu breve discurso, a que não falta, como a todos os outros, a nota da mais comovida sentimentalidade, refere-se, sobretudo, aos esforços empregados, por Barros Quei-

roz, em prol da classe, de que ele foi um dos mais brilhantes ornamentos e prestigiosa figura.

Ao título do seu antigo colega na direcção da Associação de Lojistas, de que tanto se orgulha, querer juntar nesta hora derradeira aquele que não menos o enobrece, de seu devotado amigo. A ambos presta o tributo da sua gratidão e da sua saudade eternas.

Em nome do pessoal menor da C. P., fala o sr. Rodrigues Laranjeira, cujas palavras singelas despretendidas são marcadas por um tom de sincera condoléncia e afectividade. Traz a voz dos humildes, dos trabalhadores ferroviários para quem Barros Queiroz foi um chefe devotado, um amigo sincero. Evoca o orador com orgulho, a hora em que naquele mesmo local e à beira da sepultura de Melo e Sousa, o presidente que ele substituiu na administração de Companhia, Barros Queiroz lhe apertou efusivamente a mão calosa, quando ele acabava de proferir as palavras da sua homenagem, mal supondo, então, que em tão curto prazo de tempo lhe competiria ainda exprimir os sentimentos de todos os seus camaradas de trabalho, em tão dolorosas circunstâncias.

Do morto ilustre que vai baixar à sepultura recorda os benefícios recebidos pela classe que representa.

A sua bondade sem limites, a sua tolerância disciplinadora, o seu perdão oportuno, o seu amor à instituição que dirigia, marcam como padrão de gloria e de saudade na lembrança dos ferroviários da C. P.

As homenagens do Conselho de Administração e Conselho Fiscal da C. P.

Em nome do Conselho de Administração da mesma companhia fala agora o sr. Rui Ulrich.

Na sua voz pausada, grave, perpassa o fio de uma emoção.

Raras, vezes, afirma — se estabelece uma unanimidade de pontos de vista, uma concordânciam tão absoluta de opiniões como aquelas que a vida deste morto ilustre, se jutam neste doloroso momento. Diffícil é, de facto, encontrar um homem que aliásse maior número de predicados e virtudes para se impôr ao respeito e à admiração dos seus colaboradores. Inteligência brilhante, raras faculdades de trabalho, convincente clareza de exposição, aliados ao mais sólido bom senso e ao práctico espírito de realização.

Educado por si próprio, não lhe fizeram falta os diplomas escolares para adquirir uma das mais sólidas instruções em matéria de economia política e de finanças, com que o orador haja tido contacto na sua larga vida pública. Mas não era só o contacto íntimo dessas sciências, era também o notável conhecimento dos homens e das coisas que lhe davam um prestígio difícil de ultrapassar.

Era a sua meticulosidade, o seu bondoso feitio, a simpatia da afabilidade com que tratava toda a gente. Conheceu Barros Queiroz no Conselho de Administração da C. P., primeiramente como simples membro dessa colectividade, depois, e infelizmente por bem curto período de tempo, como um dos mais notáveis presidentes que jamais ela haja tido.

Aí, a acção pessoal da sua individualidade impõe-se numa assembléa por sua natureza, constituída de elementos diversos e heterogêneos, com tal prestígio, que todos lhe queriam igualmente e a sua autorizada opinião por todos foi sempre igualmente acatada.

Ao proferir essas palavras, em nome de todos, o sr. Rui Ulrich acrescenta que é também em nome da sua amizade e da profunda máguia que o invade pessoalmente, que vem despedir-se daquele que o honrou em vida com as maiores distinções e a mais efectuosa das camaradagens que ficará sendo motivo de orgulho para o seu espírito, justa determinante da sua saudade.

O sr. Antonio Centeno fala em seguida em nome do Conselho Fiscal da C. P. Reeditando as considerações do seu ilustre colega que o precede acrescenta-lhes o seu testemunho individual e relembará a sincera amizade que o ligou sempre ao saudoso extinto, cuja bondade, cuja férrea energia, cuja dedicação à causa pública, êle teve largo ensejo de apreciar de bem perto.

Passava já das 19 horas quando o féretro se pôz, de novo, em marcha para o jazigo da família, onde ficou depositado o corpo, aguardando que se torne em realidade a iniciativa da Camara Municipal, nesse dia ventilada, de construir por sua conta um mausoleu que consagre a larga obra do seu munícipe ilustre.

Votos de sentimento e outras manifestações

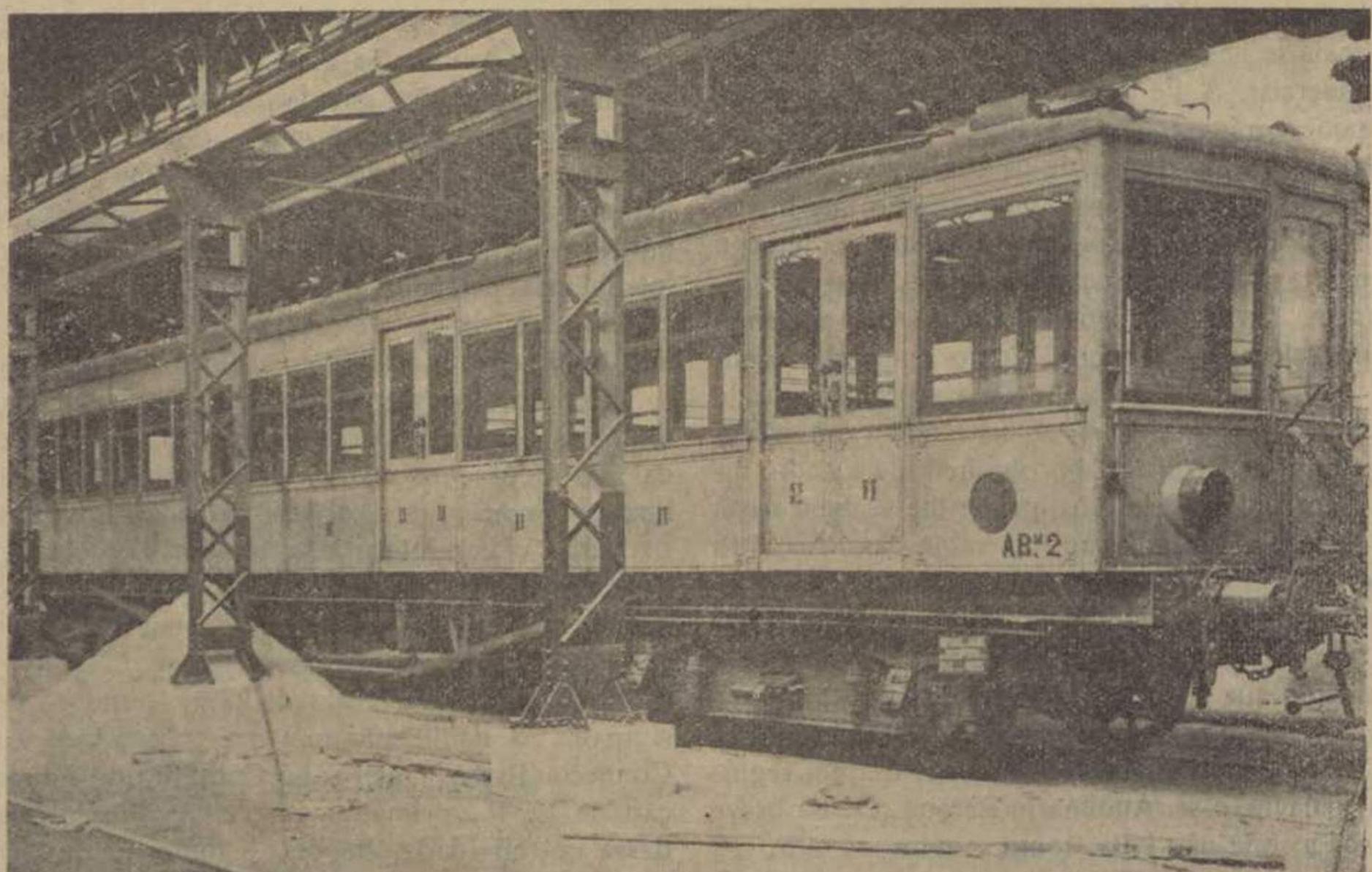
Por unanimidade foi lançado na acta da última reunião da comissão executiva da Liga dos Amigos dos Hospitais um voto de sentimento pelo falecimento do Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo sido suspensa a sessão por um minuto em homenagem ao falecido, depois de que se resolveu comunicar a resolução tomada à viúva e ao Conselho de Administração da C. P.

Em sua sessão de 5 do corrente, a Junta de Freguesia de S. Miguel deliberou, por unanimidade, exaltar na acta um voto de sentimento pelo mesmo motivo, assim como a direcção da Cooperativa Lisbonense de "Chaufeurs".

Da Amadora levantou vôo um avião «Vickers», tripulado pelo tenente Amado da Cunha, que voou sobre o cortejo funebre, prestando, assim, a homenagem da Aviação ao ilustre morto, e tirando algumas fotografias do préstido.

O sr. conde Baillet-Latuor, além de ter-se inscrito pessoalmente nas folhas de condolências, escreveu ao sr. presidente da comissão executiva da C. M. L., apresentando, em nome do C. I. O., de que é presidente, sentimentos pela morte de Tomé Barros Queiroz.

A Electrificação da Linha de Cascais



Mais uma das novas carruagens eléctro-motoras

Linhos Portugueses

Casa Branca e Alcácer — Foi determinado que, ao plano das linhas férreas a estabelecer na rede do Sul do Tejo fosse adicionada uma nova linha que, partindo da estação de Casa Branca dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, vá entroncar em Alcácer do Sal com a linha do Vale do Sado.

Curso de câmbios, comparados

	Em 11 de Maio		Em 18 de Maio	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	94\$75,0	—	94\$75,0
Paris	—	\$61 0	—	\$59,0
Madrid	—	2\$82,0	—	2\$82,0
Berlim	—	4\$67,0	—	4\$67,0
Amsterdam	—	7\$85,0	—	7\$86,0
New York	—	19\$60,0	—	19\$35,0
Roma	—	\$79,0	—	\$71,5
Suissa	—	3\$77 0	—	3\$76 0
Bruxellas	—	\$62,5	—	\$58,0
Libras	95\$00,0	99\$00,0	96\$00,0	100\$00,0

Parte Financeira

Carteira dos Accionistas

**COMPANHIA DOS CÂMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DA BEIRA ALTA**

Assembleia geral ordinária de obrigacionistas

Em observância aos artigos 22 e 52 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinária dos portadores de obrigações do 1.^º e 2.^º grau d'est. Companhia, que possuirem, pelo menos, dez d'estes títulos, para as quinze horas de terça-feira, 25 de Maio p. f., na séde do Comité, em Paris, 39 Rue d'Amsterdam.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os supracitados artigos, a eleição dos seus representantes no Conselho d'Administração.

O deposito d'obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até o dia 12, inclusivé, do referido mês de Maio, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14 Rue Bergère; em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Aliança, Rua Mousinho da Silveira.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notário; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residência, ou por notário. O recibo do depósito servirá para a admissão n'esta Assembleia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANÔNIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortisacão 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.º privilegiadas de 2.º grau

(Continuação)

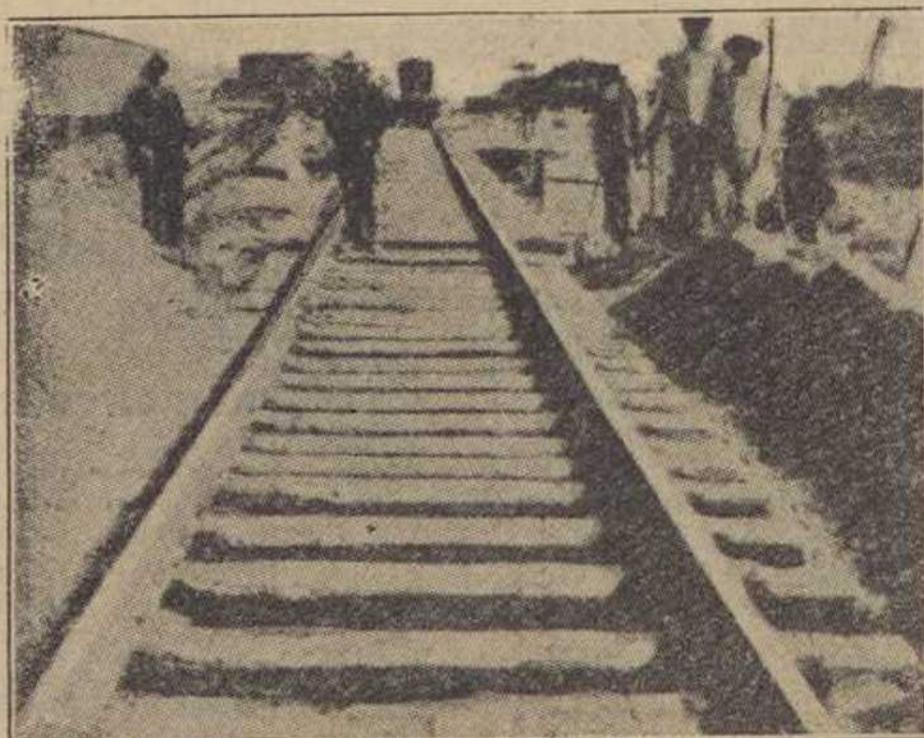
N. ^o								
58.377	a	58.380	84.912	—	101.135	—	—	
59.262	"	59.266	85.969	—	101.263	a	101.271	
59.287	"	59.289	86.096	—	101.686	e	101.687	
59.831	e	59.832	87.287	—	101.874	"	101.875	
60.102	—	—	87.650	—	102.001	a	102.003	
60.838	—	—	88.103	e	88.104	102.330	e	102.331
61.355	e	61.356	88.179	—	102.424	—	—	
62.825	a	62.827	88.367	a	88.372	102.775	a	102.777
62.961	"	62.965	88.467	—	103.567	—	—	
63.589	—	—	88.753	a	88.762	103.695	—	—
63.679	—	—	90.845	e	90.846	103.792	e	103.793
63.765	—	—	91.223	a	91.228	104.143	—	—
64.108	—	—	91.231	e	91.235	104.742	—	—
64.159	e	64.160	91.246	—	104.859	—	—	
64.278	"	64.279	91.248	—	104.901	e	104.902	
64.407	a	64.412	91.410	—	105.067	a	105.074	
64.457	a	64.458	91.495	a	91.497	105.078	e	105.079
65.247	—	—	91.500	—	105.989	—	—	
65.536	—	—	92.392	—	106.054	—	—	
66.114	—	—	92.448	e	92.449	106.057	e	106.058
66.498	—	—	93.352	a	93.354	106.360	—	—
66.656	—	—	93.687	—	106.569	—	—	
66.685	a	66.688	94.097	a	94.099	106.578	—	—
66.780	—	—	94.110	—	106.619	—	—	
67.319	—	—	94.745	a	94.747	106.622	—	—
68.470	—	—	95.169	e	95.170	106.977	—	—
68.016	—	—	95.483	a	95.485	107.025	e	107.026
69.125	—	—	95.535	—	107.123	"	107.124	
69.573	—	—	96.007	—	107.128	"	107.129	
69.700	—	—	96.009	—	107.134	"	107.135	
69.717	e	69.718	96.075	—	107.707	"	107.708	
69.767	—	—	96.131	e	96.132	107.784	"	107.785
69.944	a	69.946	96.401	a	96.404	108.052	—	—
70.220	"	70.224	96.425	e	96.426	108.118	e	108.119
71.609	—	—	96.434	—	108.286	a	108.288	
71.611	—	—	96.460	—	108.294	"	108.296	
71.613	—	—	96.637	—	108.301	e	108.302	
71.997	—	—	96.690	—	108.491	a	108.493	
72.156	—	—	96.761	—	108.937	e	108.938	
72.403	a	72.411	97.111	—	108.941	"	108.942	
72.811	—	—	97.476	—	108.962	—	—	
72.925	a	72.930	97.519	e	97.520	109.307	—	—
74.173	—	—	98.657	"	98.658	109.472	e	109.473
74.756	—	—	98.661	—	110.399	—	—	
75.615	e	75.616	98.766	e	98.767	110.639	a	110.641
75.811	"	75.812	98.769	—	110.756	—	—	
76.437	—	—	98.839	—	110.772	—	—	
77.638	—	—	98.984	a	98.986	111.587	—	—
77.901	—	—	99.005	"	99.013	112.057	e	112.058
80.184	—	—	99.095	—	112.153	—	—	
80.219	—	—	99.097	—	112.203	—	—	
80.413	—	—	99.276	a	99.280	113.344	—	—
81.137	—	—	99.430	"	99.454	113.882	—	—
81.880	—	—	100.175	—	113.919	—	—	
82.159	a	82.161	100.610	—	114.661	—	—	
82.559	—	—	100.679	—	114.833	—	—	
82.604	—	—	100.759	—	114.997	—	—	
83.377	a	83.380	100.913	a	100.915	115.443	a	115.446
83.679	"	83.681	100.932	"	100.934	115.658	e	115.659
83.976	—	—	100.989	"	100.992	115.730	—	—
84.043	a	84.052	101.036	—	115.873	e	115.874	

(Continúa)

Experiências com travessas de cimento armado

Os resultados satisfatórios obtidos com um lote de vinte e duas travessas de cimento armado assentes, a título de ensaio, em Maio de 1916, em Eagle Pass, Texas, levaram a "Southern Pacific Railway" a encomendar cem travessas do mesmo tipo, destinadas ao serviço das grandes linhas de tráfego intenso. Mr. H. M. Lull, engenheiro chefe da via, fez a seguinte verificação, citada no relatório de 1925 do Comité das travessas da Associação dos Engenheiros dos Caminhos de Ferro Americanos e relativa a uma inspecção feita em 1924: «As travessas estão aparentemente em tão bom estado como quando foram assentes na via; nada indica que tão depressa se deteriorem».

A nossa gravura representa a secção da via em que há nove anos, se está fazendo a experiência.

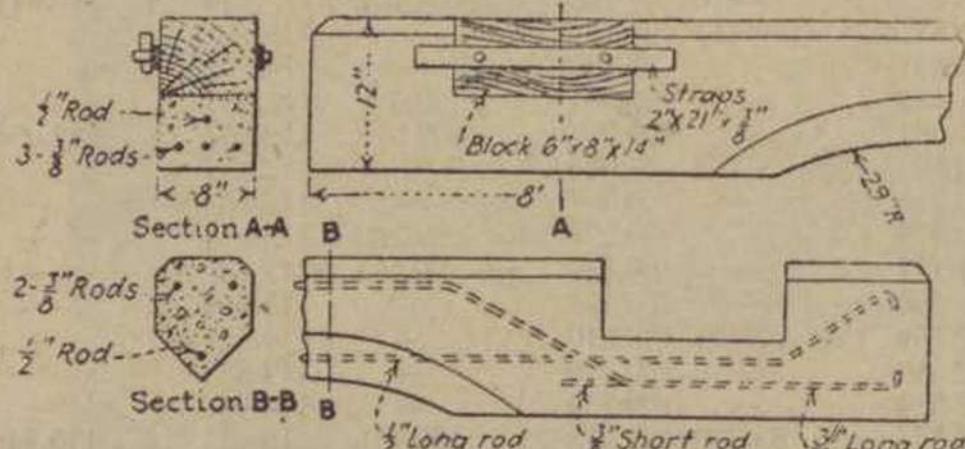


Travessas de cimento armado em Eagle Pass, Texas

A via está cortada para um endireitamento necessário pela elevação da ponte próxima situada um pouco atrás do sitio onde se vê um homem de pé na linha. Com travessas espaçadas de 46 a 66 cm. a via ficou assente e em alinhamento. O tráfego regular e fraco, não vai além de seis combóios por dia; mas há frequentes movimentos de máquinas de manobras com paragens e arranques de cargas pesadas.

Uma outra experiência com trinta e sete travessas do mesmo tipo foi feita na grande linha de bitola normal que serve as minas da "New Sabinas Company", em Cloete, Coahuila, Mexico. Em todas as futuras renovações desta linha, tencionam empregar travessas de cimento armado.

Todas estas travessas têm a forma que se vê na figura abaixo.



Travessas de cimento armado, indestrutíveis

Nas extremidades são de secção rectangular, de 8×12 polegadas (20×30 cm.) com aberturas para

Viagens e Transportes

Paragem de Arrifana

A paragem de Arrifana, situada na linha de Espinho a Vizeu, da Companhia do Vale do Vouga, faz actualmente serviço de passageiros, bagagens e cães.

A condução das bagagens e cães, do furgão dos combóios para o local do despacho e vice-versa, deve ser efectuada por conta e risco dos passageiros e seus proprietários.

Apeadeiro de Arcozelo das Maias

Desde o dia 1 d'este mês, o apeadeiro de Arcozelo das Maias, situado na linha de Espinho a Vizeu, da Companhia do Vale de Vouga, passou a fazer, além do serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande velocidade, que já prestava desde 1913, o serviço de mercadorias em pequena velocidade de volumes de peso não superior a 100 quilos, e mercadorias por vagões completos ou pagando como tal, sendo as operações de carga e de descarga das remessas, de conta e risco dos expedidores e consignatários e efectuados por gente sua. As taxas a aplicar às remessas são calculadas pelas distâncias próprias fixadas nos quadros respectivos.

A armazenagem gratuita e limitada a 6 horas para a g. v. e a 12 horas para a p. v.. A Companhia reserva-se o direito de transferir para Ribeiradio, por conta e risco dos consignatários, as remessas que não forem retiradas no prazo de 12 horas, assim como os vagões que não tenham sido descarregados no prazo estabelecido no artº 11º de Tarifa de despesas acessórias.

Apeadeiro de Dagorda-Peniche

Abriu no dia 12 do corrente, à exploração êste apeadeiro, sito entre as estações de S. Mamede e Obidos, o qual faz serviço de passageiros sem bagagem para os combóios n.ºs 201 e 207 (ascendentes) e 202 e 204 (descendentes).

Bilhetes de assinatura na linha da Beira Alta

Entrou hontem em vigor na linha da Beira Alta, a tarifa especial n.º 11 de grande velocidade para bilhetes de assignatura válidos em toda aquela rede.

receber tacos de madeira de 8×6×14 polegadas (20×15×35 cm.) sobre os quais são fixados os carris. Estes tacos absorvem as vibrações e impedem a deterioração e a desagregação do cimento. São mantidas no seu lugar por placas de ferro e parafusos de chavetas verticais. A parte central da travessa não tem mais de 25 cm. de altura e termina por um perfil em forma de cunha, o que tem por fim evitar que a via tenda a juntar-se no meio.

O "beton" de cascalho é da dosagem de 1:2:4 e as hastas de armadura são dispostas como se acha indicado na nossa figura.

Estas travessas foram inventadas pelo engenheiro M. F. C. Shearer, da "U. S. Indestructible Tie Manufacturing C.", de Eagle Pass, Texas.

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 921)

4.º Propor ao engenheiro chefe da divisão todas as alterações ou modificações que julgar convenientes a bem dos serviços fiscais na parte que se refere à inspecção a seu cargo;

5.º Dar conhecimento de qualquer descarrilamento ou choque de comboios de que resultem consequências graves, ao engenheiro chefe da divisão e inspector de via e obras da respectiva área, por comunicação escrita ou por telegrama, segundo a urgência e a gravidade da ocorrência;

6.º Informar sobre faltas de que tiver conhecimento na aplicação das tarifas;

7.º Examinar a escrituração das estações que lhe forem indicadas pelo engenheiro chefe da divisão;

8.º Informar acerca das reclamações relativas aos serviços do movimento e tráfego;

9.º Estudar e informar os diversos assuntos relativos ao tráfego das linhas dentro da área da sua inspecção, segundo as instruções que nesse sentido lhe forem dadas pelo engenheiro chefe da divisão;

10.º Informar anualmente, ou quando lhe fôr exigido, acerca do comportamento e aptidão do pessoal seu subordinado;

11.º Ministrar aos delegados fiscais do movimento e tráfego as instruções de que careçam;

12.º Enviar com a maior urgência à Divisão os autos de ocorrências;

13.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados, que superiormente lhe fôr determinado;

Art. 23.º Compete aos delegados fiscais do movimento e tráfego:

1.º Verificar se são cumpridas as disposições regulamentares de polícia e exploração de caminhos de ferro, devendo, em especial, examinar:

a) Se estão patentes ao público nas estações os horários, as tabelas dos preços de transporte e despesas acessórias superiormente aprovadas;

b) Se as empresas dão conhecimento ao público, com oito dias de antecedência, pelo menos, das horas de partida e chegada dos comboios às diferentes estações, quando se adopte um novo horário ou se altere em parte o estabelecido;

c) Se as empresas dão conhecimento ao público, com cinco dias de antecedência, pelo menos, das alterações que tenham sido introduzidas nas tarifas;

d) Se está em vigor algum horário ou tarifa não aprovado pelo Governo;

e) Se as empresas efectuam com cuidado e exactidão, celeridade, e com perfeita igualdade, para todos os expedidores, os transportes de mercadorias de qualquer natureza que lhes sejam confiados, e se a recepção é feita com regularidade e nos prazos regulamentares;

f) Se os atrasos dos comboios inscritos nos livros de registo das estações estão de acordo com a realidade.

2.º Vigiar nas estações o serviço dos comboios, a sua composição e manobras, e tudo que tenha relação com o serviço do movimento, devendo, em especial, examinar:

a) Se a carga e descarga das bagagens e mercadorias é feita cuidadosamente;

b) Se nos comboios que conduzem passageiros são transportadas matérias susceptíveis de explosão ou incêndio;

c) Se todas as carruagens das composições formadas na estação em que estiverem de serviço se acham em bom estado de segurança e asseio, e se os lugares são em número suficiente para a concorrência de passageiros;

d) Se os vagões se acham bem carregados;

e) Se estão em bom estado os aparelhos de choque a tração e se os veículos vão bem engatados com os tampões de choque em contacto;

f) Se os comboios levam os faróis e sinais regulamentares e se as carruagens destinadas a passageiros vão iluminadas interiormente durante a noite e na passagem dos túneis em que fôr determinado;

g) Se os comboios levam todos os freios previstos nos regulamentos e na ordem que devem ter, e, no caso de freios manuais, se vão convenientemente guarnecidos;

h) Se o número de veículos que entra na composição dos comboios é o regulamentar;

i) Se os comboios, nas estações em que são formados, param munidos com as bandeiras e utensílios de sinais regulamentares e com a ambulância indicada no respectivo regulamento;

j) Se à entrada dos comboios nas estações os guardas das agulhas estão nos seus postos com a devida antecedência, e se à sua aproximação fazem os sinais regulamentares;

k) Se os agulheiros em serviço se acham munidos dos sinais necessários para que, se preciso fôr, possam fazer os sinais convenientes para mandar parar ou interromper a circulação da via;

l) Se à partida dos comboios se fazem os sinais regulamentares;

m) Se a partida e a chegada de qualquer comboio ou máquina isolada são sempre anunciadas telefónica ou telegráficamente à estação que o espera pela estação donde êle parte e à estação donde saiu pela estação que o recebeu;

n) Se é anunciada às estações a saída de qualquer comboio extraordinário cu máquina isolada, e se o comboio que o antecede leva o sinal regulamentar, indicando a chegada mais ou menos próxima da referida máquina ou comboio;

o) Se os guarda-freios, à chegada das estações, anunciam em voz alta os nomes dessas estações e a duração do estacionamento, quando êste seja de cinco minutos ou mais;

p) Se é bom o estado das linhas telefónicas e se os aparelhos telefónicos, telegráficos e os relógios das estações funcionam devidamente;

q) Se as horas de partida e chegada dos comboios estão de acordo com as indicadas nos horários aprovados, e, no caso de atrasos, quais as causas que os motivaram.

3.º Acompanhar os comboios que superiormente lhe forem designados, examinando especialmente durante êste serviço;

a) Se os guardas das linhas estão nos seus respectivos postos e se fazem os devidos sinais, tanto de dia como de noite;

b) Se as cancelas das passagens de nível se acham fechadas;

c) Se é cumprida a marcha do comboio estabelecida no horário superiormente aprovado, e no caso de o não ser indicar a causa;

d) Se são cumpridos os regulamentos da exploração na parte que se refere aos sinais.

4.º Participar superiormente no caso das estações abrirem depois de fecharem antes das horas regulamentares para recepção e entrega das mercadorias de grande e pequena velocidade;

5.º Examinar se as estações e suas dependências são de noite devidamente iluminadas;

6.º Observar se a entrega das bagagens aos passageiros é feita regularmente;

7.º Examinar se se concede algum privilégio, que não esteja legalmente autorizado, a favor das empresas de transporte para a entrada, permanência e circulação nos pátios e dependências das estações;

(Continua)

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis.—O governo vai pôr a concurso os caminhos de ferro de Orense-Zamora, Caspe-Lérida, Cuenca-Utiel, Setenil-Fa Jerez, Madrid e Burgos, declarados como de urgente construção.

Cumpre-se por esta forma uma das clausulas do Novo Regime Ferroviário.

—Em Fevereiro último foi inaugurado o novo edifício da estação de Barcelona, da Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Linhos franceses.—O governo francês está estudando a adopção do freio contínuo sistema Kunze-Knorr nos combóios de mercadorias, e se dê bom resultado aproveitar o convénio de reparações do plano de Dawes para que a Alemanha facilite os freios por conta dessas reparações.

Na Alemanha todos os combóios de mercadorias são munidos do freio Kunze-Knorr, do que tem resultado grandes economias, tanto em reparações das vias como no menor dispêndio nas cargas e descargas, pois que o freio automático contínuo permite aumentar a carga, regularidade e segurança dos combóios.

Na Suissa também já foi adoptado definitivamente o freio automático e outros países estão-o igualmente adoptando.

Linhos alemães.—Segundo o Relatório publicado recentemente pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro da Alemanha, correspondente ao último trimestre de 1925, os resultados da exploração neste ano não foram os que se esperavam.

No primeiro ano de exploração teve de pagar 512 milhões de marcos-ouro por conta das reparações e pelo ano passado corresponde pagar 690 milhões.

Com os aumentos de ordenados e salários ao pessoal e outras despesas extraordinárias não é de estranhar que para efectuarem o pagamento suplementar das reparações, a Administração tenha de limitar as construções e reparações que estavam projectadas.

Linhos canadenses.—Em Novembro do ano passado foi inaugurada no Canadá uma ponte de caminhos de ferro que tem a extensão de dois quilómetros. Nesta ponte assenta uma dupla via do «Canadian Pacific Railway», a cada um dos lados da qual ha um caminho com três metros de largura, e um outro mais estreito para peões.

Linhos marroquinas.—Consta que a linha de Tanger a Fez ficará concluída no fim d'este ano

Esta linha têm 310 quilómetros dos quais 205 na zona francesa, 90 na espanhola e 15 na tangerina.

Já estão feitos os trabalhos de infraestrutura.

Hrrematações e concursos

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta Caldeireiros de cobre

Admite-se e pagam-se bem.

Trata-se; Direcção da Exploração, em Figueira da Foz;

—Lobo & Freitas, Ld.a, Rua do Infante D. Henrique, 39
Porto: e na — Administração da Companhia, Rua Vitor
Cordon, n.º 1—Lisboa,

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Serviço de contabilidade central

Caixa de Reformas e Pensões

Editos de 30 dias

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

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

Lisboa, 26 de Abril de 1926.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central

M. Barqueira

Precisa-se d'um operario que dê as melhores referencias, para trabalhar com máquina de costura movida a motor electrico para fazer encerados. Dão-se esclarecimentos na oficina de Encerados na estação de Alcantara Terra, Rua da Fabrica da Polvora N.º 2 das 10 ás 11 e das 16 ás 17 horas

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Material de Tracção

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses aceita propostas, até ao dia 20 de Maio p.º f.º, para a venda de um engenho de furar radial existente nas suas Oficinas Geraes de Santa Apolonia.

O engenho de furar pode ser examinado nas referidas Oficinas.

As propostas deverão ser feitas em carta fechada dirigida ao Engenheiro em Chefe de Material e Tracção
Lisboa, 27 de Abril de 1926

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Divisão de Via e Obras

Venda da cortiça extraída dos sobreiros desta Companhia e que se encontra depositada na estação de ENTRONCAMENTO

Dépósito para concorrer 500\$00 escudos

Até ás 12 horas do dia 24 de Maio de 1926 serão recebidas propostas em carta fechada para a compra da cortiça já extraída do arvoredo d'esta Companhia e que se encontra depositada na estação de ENTRONCAMENTO, as quais deverão ser dirigidas ao ENGENHEIRO EM CHEFE DE VIA E OBRAS, para a estação do caminho de Ferro de Lisboa-SANTA APOLOMIA.

As condições para a venda desta cortiça são as seguintes:

I

As propostas serão feitas em qualquer papel devidamente assinado e deverão designar por extenso o preço oferecido por cada 15 kilos de cortiça.

Depois de fechadas em envelope devem ser endereçadas ao ENGENHEIRO EM CHEFE DE VIA E OBRAS—ESCRITÓRIO DA ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO DE LISBOA SANTA APOLOMIA e devem ter exteriormente a indicação PROPOSTA PARA A COMPRA DE CORTIÇA.

II

Pelas 15 horas do dia 24 de Maio de 1926 no referido escritório na estação de LISBOA-SANTA APOLOMIA, os agentes

desta Companhia para esse efeito nome dos previamente pelo ENGENHEIRO EM CHEFE DA DIVISÃO DE VIA E OBRAS, na presença dos concorrentes que a esse acto comparecerem, procederão à abertura das propostas recebidas e admitirão licitação verbal entre os concorrentes, se, entre as propostas de maior preço, houver duas iguais.

Deste acto se a lavrada uma acta que juntamente com as propostas recebidas será enviada de seguida à Ex.º DIRECCÃO GERAL desta Companhia, para reolução.

III

Cada um dos concorrentes deverá depositar na THESOURARIA desta Companhia até às 1 horas de 24 de Maio de 1926 a quantia de 500\$00 (quinhentos escudos) de que lhe será passado recibo, não sendo admitidas as propostas daqueles que não tiverem efectuado esse depósito.

IV

Todas as despesas de encastellar e pesar ficam a cargo do comprador, devendo realizar-se este serviço no prazo de 30 dias a contar da data da adjudicação.

V

A passagem será feita na presença de um empregado da Companhia e do arrematante e ambos assinarão o auto de passagem que se fizer.

VI

Pelo auto de passagem será passada a guia de pagamento que o arrematante satisfará no prazo de 3 dias.

VII

O arrematante não poderá retirar corrente alguma, sem que esta seja paga a respectiva guia.

VIII

A Companhia não se responsabiliza por qualquer sinistro que possa haver, do qual resulte a deterioração ou perda da corrente, depois de feita a passagem.

IX

O depósito será entregue ao arrematante logo que tenha satisfeita a ultima guia de pagamento, e ao demais concorrentes logo que seja participada a pejização das suas propostas, devendo uns e outros passar o respectivo recibo.

X

A falta de cumprimento de qualquer destas condições é motivo bastante para rescisão do contrato com perda para o arrematante do depósito feito e sem direito a indemnização alguma.

XI

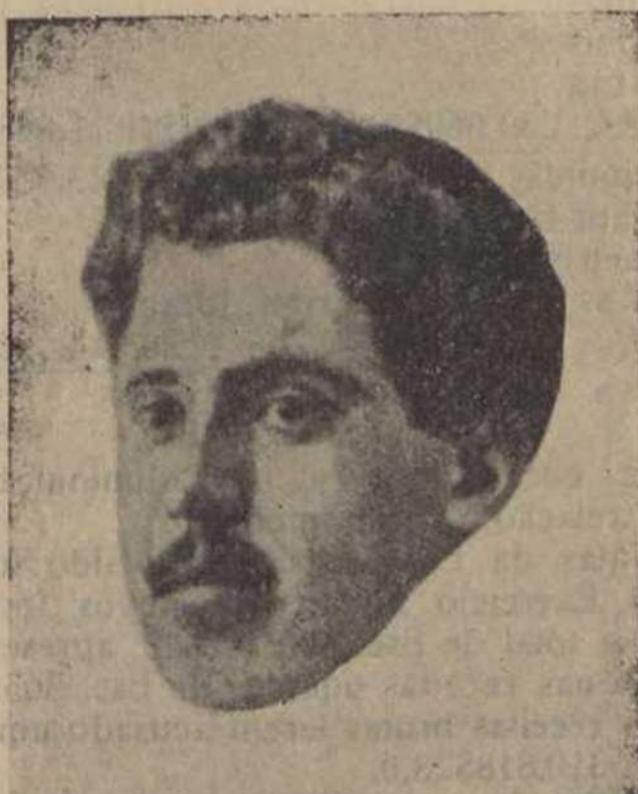
A Companhia reserva-se o direito de não arrematar, e só não lhe convenha o preço oferecido.

XII

A cobrança referente ao imposto de transação exigido por lei fica a cargo do comprador.

Lisboa, 28 de Abril de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita



Dr. Domingos Pereira, recentemente nomeado vogal do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Brazil-Ferro-Carril — N.º 446, 447 e 448 de 15, 22 e 29 de Abril.

Información — N.º 299 de 29 de Abril.

The Railway Gazette — N.º 18 do vol. 44, de 30 Abril.

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros — N.º 8 de 25 de Abril.

Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer — N.º 4, de Abril.

L'Energia Elettrica — fascículo 4, do volume 3.º, de Abril.

O Expertador Americano — N.º 3 do vol. 98, de Maio.

Gaceta de los Caminos de Hierro — N.º 3474 e 3475, de 20 de Abril e 1 de Maio.

I lavori pubblici — N.º 3, de Março.

Sciencia e Industria — N.º 5, de Maio.

Boletim da Agencia Geral das Colónias — Recebemos o N.º 11 desta admirável publicação com o seguinte sumário:

Pág.	
Excertos do segundo volume do Relatório Ministerial apresentado ao Parlamento em 1912-1913 e que não chegou a ser publicado, por Joaquim Basilo de Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.....	3
Província de Angola, por A. P. de Miranda Guedes.....	11
Recrutamento de Engenheiros para serviços do Estado nas Colónias, por A. A. Lisboa de Lima.....	24
Observações Geológicas e Apontamentos Sobre a Flora, Fauna e Etnologia da Fronteira Nordeste de Angola, por José Bacelar Bebiano..	34
Doença do Sono na Guiné Portuguesa, por J. Sant'Ana Barreto.....	60
Le Sisal au Mozambique, par le pro. C. de Mello Geraldes.....	66
O Regime Monetário de Moçambique e os seus efeitos na Economia daquela Província (conclusão), por Ernesto Espregueira Gois Pinto	82
Caminhos de Ferro de S. Tomé, por Joaquim F. Poças Leitão ..	102
Política, Administração e Trabalho na Província de Timor (continuação), pelo capitão Ribeiro Artur.....	118
Bases Orgânicas da Administração Civil e Financeira das Colónias (conclusão), por J. M. L. Prazeres da Costa	132
Lugares Seletos da Biblioteca Colonial Portuguesa	152
Serviços de Agência Geral das Colónias.....	158
Procura e Oferta de Trabalho.....	168
Legislação Colonial.....	170
Cotações dos Gêneros Coloniais na Praça de Lisboa.....	176
Informações e Notícias	177
Revista da Imprensa Colonial (Portuguesa e Estrangeira).....	210
Bibliografia.....	231
English Section.....	237
Section Française.....	247

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

B.E.I.R.A. A.L.T.A.

(Relatório)

SENHORES ACCIONISTAS:

Em observância ao disposto no artigo 40.^º dos Estatutos, a Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas está convocada para as 15 horas do dia 17 de Maio próximo, a fim de:

a)—apreciar as contas do Exercício de 1925 (46.^º Exercício);

b)—discutir e votar as conclusões do Relatório do Conselho d'Administração e do Parecer do Conselho Fiscal;

c)—eleger, em conformidade do preceituado nos artigos 22.^º e 34.^º dos Estatutos, dois vogaes para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal; sendo três efectivos e dois suplentes.

Temos a honra de submeter ao vosso exame e apreciação o Relatório e as contas referentes à gerência de 1925 (46.^º Exercício).

A crise que se desencadeou ultimamente no nosso país, após a subita melhoria cambial, tendo tomado maior vulto no decurso de 1925, em virtude das dificuldades financeiras que foram reveladas por vários estabelecimentos de crédito e numerosas casas comerciais, impediu que as receitas da nossa Companhia, tivessem tido o desenvolvimento que elas teem vindo a registar desde longa data, mercê dos esforços diligentemente orientados n'aquele sentido.

Contudo devemos frizar que se não fôra o violento encargo resultante dos dois novos impostos—s/ o valor das transacções, na importância de Esc. 273.047\$58, e o d'Assistência aos Tuberculosos ferroviários na importância de Esc. 230.669\$64—que a nossa Companhia foi coagida a pagar, no ano findo, com manifesta ofensa dos direitos que lhe estão assegurados pelo Contracto de Concessão de 3 d'Agosto de 1878, os resultados do exercício de 1925 teriam sido sensivelmente superiores aos de 1924, como mostram claramente os algarismos insertos n'este Relatório.

Os impostos directos pagos em 1925 por vários títulos, adicionados ás contribuições prediais, municipais, industriaes, etc., tendo absorvido perto de 12% das receitas brutas totaes, representam quasi o dobro dos productos líquidos da exploração; isto não contando, bem entendido, com os numerosos e variados impostos indirectos.

Os factos que deixamos aqui apontados, tendo sido absolutamente independentes da acção do vosso Conselho d'Administração, encarregam-se de evidenciar não só a origem dos obstáculos que estão sendo postos à marcha regular da nossa Companhia, mas, também, a impossibilidade em que ela está, pelo motivo dos pesadíssimos encargos que oneram as suas receitas e despesas, de atender ás justas e incessantes reclamações dos portadores das obrigações de 2.^º grau, cujos juros deixaram de ser pagos, na sua totalidade, desde 1915.

Resultados da exploração Receitas

As receitas brutas da Companhia elevaram-se a.....	Esc. 15.606.039\$12,5
A deduzir:	
Reembolsos na importância de.....	Esc. 125.632\$30,5
e os seguintes impostos:	
a)—de trânsito na importância de... Esc. 559.115\$95	
b)—de selo, na importância de .. Esc. 587.071\$73	
c) — para a Assistência, na importância de... Esc. 67.578\$19	
d) - Emolumentos 1%" sobre o selo, na importância de ... Esc. 5.870\$70	
e)—de Transacções, na importância de Esc. 273.047\$58	
f) — para o Fundo dos ferroviários tuberculosos, na importância de ... Esc. 230.669\$64	
1.723.353\$79	1.848.986\$04,5
Receitas líquidas	Esc. 13.757.053\$03
ou sejam Esc. 54.375\$70, 4 por quilometro explorado.	
Em 1925 as mesmas receitas foram de.....	Esc. 14.122.584\$19,4
Diferença a menos no Exercício de 1925...	Esc. 365.531\$16,4
o que corresponde a uma diminuição de 2,58%" em relação ao ano anterior.	
As contas da Exploração, tendo sido sobrecarregadas no Exercício findo com novos impostos na importância total de Esc. 503.717\$22, apresentam uma diminuição nas receitas líquidas de Esc. 365.531\$16,4, apesar das receitas brutas terem acusado um aumento de Esc. 310.818\$28,6.	
As receitas brutas no Exercício de 1925 somaram	Esc. 15.606.039\$12,5
As mesmas receitas em 1924 foram de	Esc. 15.295.220\$83,9
Diferença a favor de 1925. "	310.818\$28,6

Separando as receitas liquidas normaes do trafego das respectivas sobretaxas, verificam-se as seguintes diferenças:

Classificação	1925	1924	Diferenças em 1925	Percentagens
Receitas normaes.....	1.574.879\$88	1.305.667\$33,4	+ 269.212\$54,6	+ 20,62 %
Sobretaxas	12.182.173\$15	12.816.916\$86	- 634.743\$71	- 4,95 %
Totaes.....	13.757.053\$03	14.122.584\$19,4	- 365.531\$16,4	- 2,58 %

No serviço internacional houve um sensivel acrescimo de passageiros de 1.^a e 2.^a classes, devido ás muitas perigrinações que se realizaram em 1925 a Roma e a Lourdes e, ainda ao reatamento das relações comerciaes com a França; tendo-se notado uma pequena diminuição na 3.^a classe por ter sido menor o movimento de operarios para França.

Cobranças suplementares — O aumento que se constata n'estas receitas é proveniente do maior numero de passageiros que tomaram os comboios «tramways» nas novas paragens, que foram estabelecidas para a facilidade das comunicações entre as localidades vizinhas.

b) **Grande velocidade** — As receitas apuradas sob esta rubrica mostram os seguintes resultados:

Receitas liquidas				
Classificação	1925	1924	Diferenças em 1925	Percentagem
Passageiros.....	5.559.565\$96	4.842.239\$86,5	+ 757.326\$09,5	+ 15,64 %
Grande velocidade ..	2.134.687\$48,5	2.971.361\$10,9	- 836.673\$62,4	- 28,15 %
Pequena velocidade ..	5.918.373\$03	6.230.204\$00	- 311.831\$57	- 5,05 %
Fóra do tráfego	104.426\$55,5	78.778\$62,5	+ 25.647\$93,5	+ 32,60 %
Totaes.....	13.757.053\$03	14.122.584\$19,4	- 365.531\$16,4	- 2,58 %

a) — **Passageiros** — Estabelecendo-se no mapa a seguir o confronto entre as receitas d'este ramo de tráfego com as do ano anterior, nota-se em 1925 um considerável aumento de Esc. 757.326\$09,5.

Classificação	1925	1924	Diferenças em relação a 1924
Bagagens e cães.....	194.751\$56,4	179.588\$68,2	+ 15.162\$88,2
Mercadorias.....	1.533.307\$21,5	1.663.502\$23	- 130.195\$01,5
Armazenagem e diversos.....	406.628\$70,6	1.128.270\$19,7	- 721.641\$49,1
Totaes.....	2.134.687\$48,5	2.971.361\$10,9	- 836.673\$62,4

Classes	1925		1924		Diferenças	
	Numero	Receitas liquidas	Numero	Receitas liquidas	Numero	Receitas liquidas
1. ^a	39.019	1.384.764\$95	38.493	1.098.856\$12	+ 526	+ 285.908\$83
2. ^a	124.328	1.512.315\$63	124.568	1.373.648\$78,5	- 240	+ 138.666\$84,5
3. ^a	545.370	2.267.594\$12	446.700	2.048.97\$51	+ 98.670	+ 218.640\$61
Cob. suplem. res.	—	434.891\$26	—	320.787\$45	—	+ 114.103\$81
Totaes ..	708.717	5.599.565\$96	609.761	4.842.239\$86,5	+ 98.956	+ 757.326\$09,5

O importante acréscimo de receitas na importancia de Esc. 757.326\$09,5, embora seja, em parte, atribuido à aplicação da sobretaxa de 1.000 % que incidiu nas receitas do 1.^º trimestre de 1925 pelo motivo da mesma ter começado a vigorar depois de 1 d'Abri de 1924 em deante, é principalmente produzido pelo maior numero de passageiros que transitaram nos comboios de serviço interno; pois foram os «tramways» que tendo transportado em seis meses do ano transacto 35.881 passageiros, registaram em 1925 um movimento de 159.690 passageiros.

No mapa seguinte fazemos a divisão do tráfego nacional e do internacional, incluindo n'esta ultima designação, conforme o costume, apenas os passageiros munidos de bilhetes directos:

Classes	1925				1924			
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	Totaes	1. ^a	2. ^a	3. ^a	Totaes
Serviço nacional.....	23.389	118.728	538.034	680.151	26.775	121.797	438.840	587.412
" internacional....	15.630	5.600	7.336	28.566	11.718	2.771	7.860	22.349
Totaes.....	39.019	124.328	545.370	708.717	38.493	124.568	446.700	609.761

O aumento que se verifica em bagagens e cães foi devido ao maior numero de passageiros que transitaram nos comboios de serviço interno e, ainda, á aplicação da sobre-taxa de 1.000 % no 1.^º trimestre de 1925.

Pelo que se refere a mercadorias, a diminuição é justificada pelo menor numero de transportes em consequencia da paralisação comercial e da derivação para a pequena

velocidade de muitos artigos que antigamente era encaminhados pela grande velocidade.

Em 1925 transportaram-se ao abrigo das tarifas de grande velocidade..... 17.473 Toneladas

Em 1924 os mesmos transportes tinham sido de 20.214 " Diferença a menos em 1925... 2.741 "

No tráfego internacional, devido ao reatamento das relações comerciaes com a França, houve um pequeno augmento de mercadorias, tanto pela via Guarda como pela via Pampilhosa.

Armazenagem e diversos — A grande quebra que se nota em relação ao ano anterior na importancia de 721.641\$49,1 provém, n'uma parte, de se ter incluído em 1925 a sobre-taxa de velocidade nas cobranças suplementares, e noutra parte — a mais importante — da grande diminuição de receitas que houve no fornecimento de vagões com taxa de aceleração, pelo motivo da apatia comercial resultante da grave crise que o paiz está atravessando. Ha ainda a acrescentar que a liqui-

dação dos transportes de encomendas postaes, tendo figurado no exercício de 1924 com a importância de Esc. 149.707\$47, produziu apenas em 1925 a diminuta soma de Esc. 44.195\$30,7.

c) **Pequena velocidade** — No quadro abaixo estão indicados os resultados apurados em 1925 em comparação com os de 1924:

Classificação	1925		1924		Diferenças em 1925	
	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos
Mercadorias...	191.032	5.774.278\$41	220.222	6.081.049\$33	- 29.190	- 306.770\$92
Armazenagens...	-	88.004\$55	-	103.490\$17	-	15.485\$62
Diversos...	-	56.090\$17	-	45.665\$10	-	10.424\$97
Totaes...	191.32	5.918.373\$03	220.222	6.230.204\$50	- 29.190	- 311.831\$57

A grande diferença que se observa para menos tanto na tonelagem como, nas receitas é apenas o reflexo dos nocivos efeitos da enorme crise económica que está dominando o nosso Paiz.

As principais oscilações acusadas no nosso tráfego durante o ano findo constam do seguinte quadro:

Classificação	1925	1924	Diferenças em 1925
Augmentos			
a) — Gado	Cabeças 35.214	Cabeças 28.408	+ 6.806
b) — Comestiveis e especiarias	Toneladas 6.111	Toneladas 4.807	+ 1.304
c) — Legumes secos e verdes	11.975	10.379	+ 1.596
Diminuições			
d) — Madeira e lenhas	51.554	70.768	- 19.214
e) — Cal, gesso, cimento e pedra	19.061	25.132	- 6.071
f) — Productos cerânicos	5.769	8.288	- 2.519
g) — Sal	9.656	10.748	- 1.092
h) — Taras	12.639	16.767	- 4.128
i) — Vinho alcool e derivados	16.222	19.009	- 2.787

Os aumentos proveem:

a) — Maior exportação de varias estações da nossa linha, devido á proibição da entrada do gado argentino.

b) — Maior movimento de generos de mercearia.

c) — Mais avultadas expedições de batata em consequencia da boa colheita.

d) — Menor movimento por ter diminuído a exportação para Espanha e ainda por ter havido uma grande paralisação nas construções.

e) — Diminuição nas expedições de cal devido á crise das construções.

f) — Mais diminutas remessas de telha e tijolo pelas mesmas razões anteriores.

g) — Menos sal de Aveiro sobre a nossa linha; tendo aumentado um pouco a exportação de Figueira por terem sido melhoradas as condições de venda.

h) — Maior numero de vagões particulares por ter fraquejado imenso a saída de vinhos e madeiras.

i) — Expedições menos importantes devido á falta de transacções e á menor produção.

Armazenagem e diversos — A diferença é originada pela menor tonelagem transportada e pelo cuidado que tem presentemente os expedidores em retirar as remessas das estações, após a sua chegada.

Em diversos — O aumento consiste principalmente nos rendimentos mais elevados dos ramaes particulares.

Receitas fóra do tráfego — O acréscimo provém especialmente do rendimento das gares e productos de domínio.

Despesas

Em 1925 as despesas propriamente ditas da Exploração importaram em	Escudos 12.601.627\$83,4
Em 1924 as mesmas despesas tinham sido de	12.712.329\$16,5
A menos em 1925	110.701\$33,1

ou seja cerca de 1 % menos em relação ao Exercício anterior.

No mapa seguinte, onde é feita a comparação das referidas despesas com as de 1924, e na Conta Geral das Receitas e Despesas da Exploração que está anexa ao final d'este Relatório, encontrareis os necessários elementos para a sua boa apreciação.

Classificação	1925	1924	Diferenças em relação a 1925	Percentagens
Administração de Lisboa e Paris	329.488\$37,1	367.886\$11,9	- 38.397\$74,8	- 10 %
Exploração	483.362\$94,2	417.819\$89	+ 65.543\$05,2	+ 23 %
Movimento e Tráfego	1.645.958\$66,9	1.562.201\$82,5	+ 83.756\$84,4	+ 5 %
Material e Tracção	5.716.770\$68,5	6.088.128\$83,7	- 31.358\$15,2	- 6 %
Via e Obras	4.426.047\$16,7	4.276.292\$49,4	+ 149.754\$67,3	+ 3 %
Totaes	12.601.627\$83,4	12.712.329\$16,5	- 110.701\$33,1	- 1 %

Nos algarismos acima expostos observa-se, por forma geral, que todas as despesas procedentes de vencimentos e mais indemnizações pagas ao Pessoal são sensivelmente maiores do que as do ano anterior; o que é devido, sobretudo, ao facto das ultimas melhorias não terem actuado nas contas do 1.º trimestre de 1924, embora figurem, também nas contas de 1925 algumas concessões já feitas no mesmo ano.

Nas verbas representativas de aquisições de materiais e objectos importados do estrangeiro e de encargos pagos fóra do paiz nota-se já a influência da melhoria cambial sendo apenas para lamentar que os seus efeitos tivessem sido totalmente destruídos com os encargos das novas contribuições e com o agravamento das antigas.

Assim se explica a diminuição de despesas no Serviço de Tracção e Comité de Paris, e se justifica também o aumento acusado nas da Administração de Lisboa, Exploração, Movimento e Tráfego e Via e Obras.

Também contribuiu para avolumar as despesas o maior percurso dos nossos comboios em 1925, o qual tendo sido de klm. 717, 634, ultrapassou o de 1924 em 84.577 klm. em consequencia:

a) — de terem circulado diariamente, desde 5 de Junho, os comboios rápidos n.º 3 e 4;

b) — de terem sido prolongados, desde 5 de Junho até Gouveia, os comboios omnibus n.º 2 e 5, que tinham o terminus em Mangualde;

(Continua).