

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 39.º ANNO

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

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

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 924

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 Junho de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — 12 Aditamento á tarifa internacional n.º 512 — grande velocidade.
— 13.º Aditamento á tarifa internacional n.º 501 — grande velocidade.
— 14.º Aditamento á tarifa internacional n.º 502 — grande velocidade.
Caminhos de Ferro do Estado 1.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.
— 8.º Aditamento á tarifa de despesas acessórias — transferencia de remessas entre cais da mesma estação.

SUMÁRIO

A crise de disciplina no C. F. E. por J. Fernando de Sousa	Pag. 181
Tubos de aço	" 183
Balneario dr. Paula Borba	" 183
Viagens e Transportes	" 184

Carteira dos Accionistas	Pag. 185
Caminhos de Ferro de S. Tomé por Joaquim F. Poças Leitão	" 186
Linhas Estrangeiras	" 191
Companhia Internacionál dos «Wagons Lits»	" 191
União Internacional dos caminhos de Ferro	" 192
Publicações recebidas	" 193
A representação das Companhias	" 193
Arrematações	" 193
Os neogciantes ingleses visitam os pomares e hortas de Espanha, por Andrade Gomes	" 194
Parte Oficial	" 195
A instrução profissional dos ferroviários da C. P.	" 196
As flutuações do câmbio e a sua repercussão nos caminhos de ferro	" 196
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	" 196

A crise de disciplina no C. f. E.

por J. Fernando de Sousa

PUBLICAÇÃO periódica de carácter puramente técnico, mantém-se a «Gazeta» alheia à política, domínio que a sua indole lhe veda. Não fica por isso inibida de versar as questões que directamente se relacionam com a vida económica, financeira e administrativa da nossa rede ferroviária.

Tem a «Gazeta» o direito e até o dever de criticar os actos governativos relativos a essa matéria e apontar o caminho que deve ser trilhado.

Realisou-se nos fins de maio um movimento militar, que deu lugar à queda do Governo presidido pelo sr. Antonio Maria da Silva e à sua substituição por elementos representativos do Exército, que se impõe para salvar o país e travar o descalabro originado pela política dos partidos.

Puramente militar devia ser o movimento que em nome do Exército tenha de actuar na hora do triunfo. Infelizmente elementos houve que aproveitaram o auxilio de revolucionários civis, de agentes da desordem, entre os quais se encontravam os perturbadores profissionais da boa ordem e disciplina nos C. F. E., especialmente nos do Sul e Sueste, que teem sido um campo predilecto de cultura do microbio revolucionário, a ponto de quasi cairem por vezes sob o domínio do sovietismo.

Apareceram pois congregados agentes subversivos, caudilhos de greves revolucionárias, audaciosos que à sombra da chacina do 19 de Outubro assaltaram os C. F. E. e deles fizeram logradouro seu.

E toda essa fauna cercou o presidente do novo governo e, a pretexto da defesa do regime, escolheu o momento para desencadear uma greve ferroviária, paralisando a circulação na vastíssima região do Sul. Surgiram reclamações cuja satisfação foi prometida e entre as quais figuravam a demissão do administrador geral dos C. F. E. e do director e sub-director do S. S.

Aparecem então em cena oficiais revolucionários a dar ordens no Ministério da Guerra para os C. F. E. E quando o director do S. S. se achava no Barreiro para restabelecer o serviço, ordenou-se à força que ali assegurava a ordem que o coagisse a regressar do Barreiro e impediram-se de seguir para lá os engenheiros que tinham recebido da Administração ordem de se lhe ir juntar!

Em seguida afastam-se do serviço os três dirigentes, manda-se fazer uma sindicância aos seus actos sem a mínima acusação concreta, de modo que o juiz nomeado declinou o encargo. Só em troca desta deplorável capitulação se consegue do famoso «comité» que cesse a greve e se restabeleça a circulação.

Pode haver mais lamentável abdicação do princípio, de autoridade praticada por um governo que vinha restabelecer a ordem e a disciplina no campo administrativo?

Perante o vergonhoso facto consumado procurou-se remediar o mal — no que era remediável —

entregando temporariamente a Administração dos C. F. E. e a Direcção do S. S. à autoridade militar de caminhos de ferro e mandando proceder ao exame dos actos dos altos funcionários que tinham sido afastados dos seus logares.

E' de esperar que dentro de pouco tempo tudo se possa normalisar e que entretanto se restaure a disciplina, que tão fundamentalmente ferida ficou.

*

Como se explica esta sanha dos agitadores do pessoal contra os dirigentes dos C. F. E.?

Multiplas circunstâncias determinaram nos C. F. E. uma crise de gravidade crescente, contra a qual lutaram frouxamente os que os administraram desde principios de 1911 até à revolução de 19 de Outubro de 1921.

Sucediam-se as greves, as exigencias do pessoal. A agitação era constante. Entrava-se em regime de exploração deficitaria, que atingiu proporções graves. Os profissionais da desordem e da agitação eram recebidos a cada momento pelos ministros com subversão dos bons princípios de hierarquia e autoridade. Chegou-se à situação caótica de se promulgarem no prazo de um ano cinco organizações dos C. F. E.! Ocorre a sanguinosa do Arsenal e aparece um chefe de secção, que não é nem nunca foi engenheiro, a tomar posse dos C. F. E. tendo como colaboradores, sujeitos a vergonhosa vassalagem, dois engenheiros de categoria, o general Justino Teixeira e Artur Mendes, antigo director do S. S. Bem depressa se lhe junta na Administração um conductor de obras publicas, sem categoria para o cargo e absolutamente desprestigiado perante o pessoal.

Ao cabo de muitos meses dum vergonhoso ditadura é decretada uma organização que a consagrava e fazia do dictador o verdadeiro administrador geral, embora com o rótulo de adjunto, e que ficava ao mesmo tempo à testa de uma famosa «Direcção dos serviços comerciais e financeiros», que abrangia a Fiscalização, o Trafego, as Reclamações, a Estatística, a Contabilidade, a Tesouraria e os Armazens Geraes, desdobrando-se em 4 serviços, 2 divisões, 4 repartições e 19 secções. Ao mesmo tempo as Direcções de Exploração eram mutiladas e desorganisadas.

Em infracção dos mais elementares princípios administrativos a mesma entidade liquidava, arrecadava e escriturava receitas, ordenava, pagava e escrutava despesas, comprava e pagava materiais, tudo com a autoridade de administrador geral adjunto!

Tornou-se assim possível o formidável escândalo do contrato «Beardmore» para transformação das oficinas do Barreiro e outros que uma rigorosa sindicância deveria pôr a descoberto.

Em 1924 uma comissão técnica estudou o meio de reformar a organização monstruosa dos C. F. E. O seu relatório de 12 de março de aquele ano evi-

denciava os males profundos de aquela Administração e justificava cabalmente um plano de remodelação.

Esse plano foi adotado, embora com algumas modificações, nem todas felizes.

As Direcções foram restituídas á sua integridade de funções sob a hegemonia de um administrador geral assistido de dois adjuntos.

Foi nomeado para aquele cargo um oficial d'engenharia, o sr. Pinto Ferreira, com uma honrosa folha de serviços que garantiam uma acção energica e disciplinadora e regressou ao cargo de director o sr. Plínio da Silva, que revelara incontestaveis qualidades de direcção.

Durante os dois anos decorridos fez-se uma obra de restauração administrativa, que restabeleceu a regularidade de pagamentos, obrigou os serviços á execução de uma contabilidade regular, assegurou a disciplina e embargou o passo a reclamações e exigencias abusivas do pessoal representado por um grupo de agitadores que impunham a sua personalidade á passividade da grande massa, graças á complacencia dos ministros prontos sempre para os receber, sem nenhum respeito da via hierárquica.

Extirpar abusos e impor normas de disciplina é sempre tarefa ingrata, mormente perante a desordem e anarquia inveteradas e por isso os que assumem essa missão tem que contar com inimizades e malquerências dos interessados, para manter a sua influencia parasitaria.

Assim sucedeu aos dirigentes do Sul e Sueste. A perturbação causada por um movimento revolucionario deu ensejo a uma arremetida de cabecilhas de agitação, que mais uma vez desencadearam uma greve ferroviaria com todas as suas perniciosas consequencias.

Viram-se então os perniciosos resultados da cônivencia de conspiradores com um pessoal adstricto a um serviço publico da maxima importancia e que de modo algum é lícito perturbar.

Os ocasionais detentores da autoridade de facto tomaram vergonhosos compromissos, abandonaram o prestigio do mando, e desprestigiaram os que legitimamente o exerciam. Isto sob a pressão de que figuras!

Preparava-se manifestamente novo assalto aos C. F. E. que obviaisse á descoberta e punição de escândalos anteriores e assegurasse o domínio ilegitimo dos que d'ele haviam sido esbulhados por uma acção de sancamento administrativo.

Estava consumado o mal. Procurou-se remediar-lo pela forma possível e por uma solução transitória, que já não pôde evitar o gratuito afastamento de altos funcionários sob a suspeita de um inquerito a que nenhuma base concreta se dava.

Esperamos que o novo Ministro do Comercio que tem fama d'energico, disciplinador e justiceiro, defrontará com o espinhoso problema da normalização administrativa dos C. F. E. Foi outrora modelar a sua gerencia, que se podia confrontar sem des-

douro com a das companhias similares. E' preciso que volte a se-lo, tanto quanto o permitem as circunstâncias que acabem neles de vez a agitação, a

indisciplina, o predominio de agentes revolucionarios.

Assim o exige o bem publico, a segurança e tranquilidade da vida de vastas regiões do país.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
água, gaz, etc.

Tubos
reaquecedores

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

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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para oaz
comprimido

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

Balneario dr. Paula Borba

foi inaugurado com grande brilho, sendo prestadas as merecidas homenagens ao grande patrono

Com grande brilho foi no dia 31 do mês passado inaugurado em Setúbal este novo estabelecimento de assistência, tendo acto sido abrinhantado pelas filarmónicas Capricho e União, e por muito povo que dispensou ao patrono do balneário um carinhosa manifestação de simpatia.

A cerimónia foi precedida de uma brilhante sessão solene, que se realizou no vasto «hall» do Asilo Bocage, tendo assistido representações das autoridades civis e militares, corporações de recreio e de beneficência, associações de classe, etc., etc.

A essa sessão presidiu, na falta do sr. dr. João Luiz Ricardo, o meretíssimo juiz da Relação, sr. dr. Ernesto Carvalho de Almeida, que foi secretariado pelo representante da Câmara Municipal, sr. dr. Carlos Moniz, e pelo nosso ilustre colaborador engenheiro sr. Carlos Manito Torres, autor do projecto do balneário.

A propósito do acto que ia realizar-se usaram da palavra os srs. dr. Paula Borba, ilustre açoreano que em linguagem franca e despretenciosa poe em relevo o que tem sido a acção da Misericórdia de Setúbal, dentro do campo da assistência local, explicando a razão da assistência do novo balneário e os motivos porque a comissão que o levou a efecto o dotou com o seu nome.

Terminando, o sr. dr. Paula Borba foi muito ovacionado pela numerosa assistência.

Os srs. dr. Ernesto de Almeida, Carlos Moniz e Carlos Manito Torres que se seguiram enalteceram, em palavras de merecida justiça, e a figura inconfundível como homem de bem, do dr. Paula Borba, enumerando as diversas fases por que tem passado a as-

sistência pública em Setúbal, sempre num crescendo em favor dos mais necessitados, obra que se deve ao dr. Borba, e que faz hoje marcar à cidade de Setúbal um lugar em evidência no campo da assistência social.

No final foi feita nova manifestação de apreço aquele ilustre médico.

Terminada a sessão, todos os presentes se dirigiram para a camarata dos aviadores, onde em seguida foram descerrados os retratos a óleo dos nossos heróicos aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Os retratos são um explêndido trabalho do professor sr. Santos e Silva, que generosamente os ofereceu ao Asilo Bocage.

Terminada esta cerimónia organizou-se um cortejo até ao hospital da Misericórdia, onde em seguida se fez a inauguração do Balneário, que foi visitado por muitas centenas de pessoas.

Ainda para complemento da festa foi depois lançada a primeira pedra para um Posto de Desinfecção, cerimónia a que assistiram a Câmara Municipal, várias corporações e muito povo.

O dr. Paula Borba e a direcção da Misericórdia ofereceram depois, numa sala do hospital, um «lunch» a vários convidados oficiais, corporações de classe e de beneficência, Imprensa, etc., etc., durante o qual se trocaram muitos brindes, numa homenagem dedicada ao grande benemerito que é o dr. Paula Borba.

Durante as festas foi distribuído o número único da publicação «O Balneário», organizado pelo engenheiro sr. Carlos Manito Torres, em que é rendido merecido preito ao dr. Paula Borba e feita a história do balneário agora inaugurado.

Viagens e Transportes

Serviço especial de temporada de banhos e águas minerais

Começou ontem nas linhas da C. P. e das empresas suas combinadas, a venda de bilhetes do serviço de banhos e águas minerais, que apresentam sobre os da tarifa geral a importante redução de 35 por cento.

Estes bilhetes são válidos por três meses, sendo o último dia de venda o de 15 de Outubro. O primeiro dia para o regresso é o de 15 contado da data do início da validade do bilhete, e o último é em 31 de Outubro.

Há bilhetes para todas as estações que servem praias e termas, tanto das linhas da C. P. como das da B. Alta, Minho e Douro, Sul e Sueste, Companhia Nacional, Porto à Povoa e Famalicão e de Guimarães. Reciprocamente as estações destas empresas vendem bilhetes para as da C. P.

Também a Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal fez serviço combinado com a C. P., vendendo nas suas principais estações bilhetes para as destas Companhias e volta, válidos também por três meses.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta, válidos por três meses das suas principais estações sobre Espinho a preços muitos reduzidos durante os meses de Junho a Outubro.

A venda dos bilhetes começou em 1 deste mês e termina em 15 de Outubro.

Horário dos combóios das Linhas do Minho e Douro

Em consequência dos últimos acontecimentos políticos, foi adiada, para data que será oportunamente anunciada, a entrada em vigor do novo horário dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro o que devia ter começado em 10 deste mês.

Transferências de remessas entre cais da mesma estação, nas linhas do Minho e Douro

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou recentemente um Aviso segundo o qual, a pedido dos consignatários pode ser feita a transferência de remessas entre cais da mesma estação, mediante o pagamento das taxas estipuladas no artigo

4.º da presente tarifa.

Quando se trate de **vagão completo** e as operações de carga e descarga sejam feitas por gente do consignatário, não se cobram as taxas correspondentes às operações que a Empreza não tenha realizado.

Estas transferências só são efectuadas mediante requisição feita na respectiva estação, quando delas não advinha inconveniente para a organização do serviço da mesma estação.

Tráfego internacional P. H. F.—Bilhetes directos do Norte de Espanha para Lisboa

Nos dias 25 e 26 de Junho do corrente reúne-se em Salamanca a conferência sobre tráfego internacional P. H. F.

Nesta conferência tratar-se-há do horário do Sud-Express, do restabelecimento das tarifas directas entre Portugal e França para transporte de mercadorias, etc.

E' natural que nesta reunião seja também tratado entre os delegados portugueses e espanhóis, o restabelecimento da venda de bilhetes directos das estações espanholas de Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, S. Sebastian, Bilbao, Pamplona e Hondaya para Lisboa-Rocio, recentemente suprimida pela Companhia do Norte de Espanha.

Horário de verão das linhas da C. P.

Entra em vigor no próximo dia 20 do corrente o horário de verão da C. P. que, como o do ano passado, foi elaborado de maneira a satisfazer o mais possível as conveniências do público.

Redução do mínimo de distância para a aplicação das tabelas n.º 5 a 16 da tarifa especial n.º 1 de p. v. nas linhas do Minho e Douro

Desde o dia 1 do corrente mês, para as mercadorias a que se refere o Capítulo II da Tarifa Especial Interna n.º 1 Pequena Velocidade, com exceção das matérias assinaladas com a letra (b), dos géneros assinalados com a letra (c), dos produtos assinalados com a letra (d) e das «Materias Infectas» (§ 2.º do mesmo capítulo), o mínimo de distância de aplicação das respectivas tabelas é reduzido a 20 quilómetros, bem como para o carvão de pedra a granel, lenha, lixo comum não designado, toros de pinho nacional do comprimento máximo de 1 metro, tramolhia (lenhas), e lousas, sendo, por isso, as tabelas de preços da referida tarifa adicionada aos preços correspondentes às distâncias até 60 quilómetros.

Transporte de cortiça virgem prensada

A Sociedade «Estoril» reduziu a 6 toneladas o mínimo de 8 estabelecido para carregamento de vagões completos de cortiça virgem prensada.

Horas de abertura e encerramento das Estações nas linhas do Vale do Vouga

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga publicou recentemente um aviso relativo às horas de abertura e encerramento do serviço nas suas estações cujas disposições são idênticas às estabelecidas nas linhas da Beira Alta, que publicámos no nosso número de 1 do corrente.

Bilhetes directos Portugal França, simples e de ida e volta

Em consequência da alteração dos preços das tarifas dos caminhos de ferro franceses foram alterados os preços dos bilhetes das tarifas Internacionais n.º 301 — bilhetes simples Portugal-França ou vice-versa, via Vilar-Formoso Hendaya, 302 — bilhetes de ida e volta, via Vilar-Formoso, 312 — bilhetes Portugal-França ou vice-versa, via Valença de Alcantara-Hendaya.

Em vista dessas alterações os bilhetes de Lisboa-Rocio a Paris ou vice-versa custam, compreendidos os impostos e sobretaxas em vigor, os seguintes preços:

Tarifa 301 — Bilhetes simples

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Participe português Esc.	153\$65	107\$75	70\$20
" espanhol P. ^{tas}	91,30	68,50	41,05
" francês-Fr. ^s	286,00	193,05	125,85

Tarifa 302 — Bilhetes de ida e volta

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Participe português-Esc.	230\$80	161\$70	105\$05
" espanhol P. ^{tas}	120,50	90,40	54,20
" francês Fr. ^s	429,00	289,55	188,75

O prazo de validade destes bilhetes, que normalmente é de 45 dias, é elevado a **90 dias**, sem faculdade de prorrogação, quando vendidos justamente com bilhetes para a viagem marítima de Casablanca (Marrocos) para Lisboa ou inversamente.

Tarifa 312 — Bilhetes simples

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Participe português-Esc.	88\$10	61\$85	40\$30
" espanhol P. ^{tas}	20,40	88,70	56,30
" francês Fr. ^s	286,00	193,05	125,85

Continua haver bilhetes para o das estações francesas de p. v. Jean de Luz, Biarritz-Ville-Bargona, Bordeus, e portuguesas do Entroncamento, Cunhos, Campanhã, Pampilhosa e guardo.

Multiplicador a aplicar às remessas de polvo, lulas, chocos e ostras

A exemplo do procedimento dos caminhos de Ferro do Minho e Douro para com as remessas de polvo fresco, lulas, chocos e ostras, as Companhias de Guimarães, Nacional e Sociedade "Estoril" resolveram aplicar às remessas constituídas por êsses marisco o multiplicador 6.

Carteira dos Accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANÔNIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortisação 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 amortisação do ano de 1918:

Obrigações de 3% privilegiadas de 2.º grau

N.º	(Continuação)
263.825	e 263.826 288.366 — 306.870 —
263.875	a 263.880 288.455 a 288.462 306.988 —
263.951	" 263.954 291.320 " 291.325 307.880 a 307.884
263.979	— 291.920 " 291.922 308.037 e 308.038
264.793	a 264.594 292.075 e 292.076 308.536 —
265.015	— 292.216 — 308.874 —
265.051	— 293.138 — 309.019 e 309.020
266.092	e 266.093 293.198 — 309.310 " 309.311
266.253	— 293.394 — 310.233 " 310.234
266.304	— 293.712 — 311.089 " 311.090
266.437	— 293.752 e 593.753 311.367 " 311.368
267.030	— 293.857 — 311.570 —
267.173	— 294.341 — 311.503 —
267.657	e 267.658 294.567 a 294.569 313.059 —
267.899	— 294.607 " 294.613 313.405 a 313.409
270.500	— 294.859 — 313.692 e 313.693
270.782	— 294.906 — 313.698 " 313.699
271.347	— 295.057 a 295.081 313.759 " 313.760
271.561	a 271.565 295.203 " 295.207 313.929 a 313.932
272.351	" 272.353 295.215 " 295.217 314.052 —
273.492	e 273.493 275.459 — 314.075 a 314.079
274.151	— 295.992 e 295.923 314.092 e 314.093
275.098	a 275.100 296.316 a 296.318 314.262 —
275.201	— 296.457 — 318.869 —
275.633	— 296.749 a 296.753 319.717 a 319.721
276.113	e 276.114 296.794 — 320.364 —
276.988	— 296.977 — 320.826 —
277.321	e 277.322 296.983 — 321.736 e 321.737
277.326	— 296.989 — 322.302 —
277.352	— 297.088 — 323.259 —
277.750	e 277.751 297.094 — 323.483 e 323.484
278.157	e 278.158 297.099 — 323.652 —
278.241	— 297.123 e 297.124 323.665 —
278.960	— 297.348 — 323.880 e 323.881
278.971	a 278.979 297.497 e 297.498 324.052 —
279.044	" 279.047 297.643 " 297.644 325.152 —
279.229	e 279.230 297.885 a 297.887 325.209 a 325.218
279.267	— 298.076 — 326.467 e 326.468
279.422	— 298.532 — 326.857 a 326.866
279.848	— 298.534 — 327.435 " 327.446
280.185	— 298.879 — 327.476 e 327.477
280.226	a 280.228 299.358 a 288.362 327.592 a 327.608
280.333	— 299.760 — 327.943 —
281.075	— 300.362 e 300.363 327.945 a 327.953
281.082	— 300.519 — 327.964 " 328.010
281.084	a 281.087 300.941 — 328.734 —
281.471	— 300.999 — 329.696 —
282.447	— 301.536 a 301.541 330.168 a 330.172
282.778	— 301.780 — 330.325 —
285.413	— 301.799 e 301.800 332.305 e 332.306
285.610	a 285.612 301.846 — 332.506 —
285.944	— 302.324 a 302.328 332.575 —
286.287	— 302.540 — 332.596 —
286.583	a 286.594 303.008 — 332.598 —
286.620	— 303.168 — 332.670 e 332.671
286.802	— 303.171 — 332.792 " 332.793
286.846	— 303.580 — 333.708 a 333.722
287.527	a 287.531 304.560 a 304.563 333.847 e 333.848
287.695	" 287.704 304.855 — 334.029 —
288.094	e 288.095 305.337 — 334.057 —

(Continua)

Caminhos de ferro de S. Tomé

Por JOAQUIM F. POÇAS LEITÃO

Eng.^a Inspector de Obras Públicas

O Boletim da Agência Geral das Colónias, correspondente ao mês de Maio último, insere um interessante artigo sobre os caminhos de ferro da nossa colónia de S. Tomé, da autoria do distinto engenheiro sr. Joaquim Poças Leitão, uma das pessoas mais autorisadas para tratar de tão importante assunto.

Esse artigo, que bem merece ser apreciado pelos leitores da «Gazeta», é, com a devida vénia, a seguir transcrito.

Bem se pode dizer que ainda hoje não se fixaram ideias sobre o que melhor há a fazer sobre caminhos de ferro em S. Tomé.

A rede que eu estudei de empreitada, há mais de dez anos, foi mal gizada na Metrópole; e, nas condições presentes, é inexistível.

Nos diversos projectos de redes ferroviárias organizados sobre o joelho, nunca ninguém teve em atenção os caminhos de ferro particulares existentes. Ora, 188^{km},680 de caminho de ferro com tração a vapor sobre carris de 9 a 15 quilos, e 309^{km},146 com tração animal, não são para desprezar.

Depois, imaginar servir toda a ilha com uma rede única, é um erro, só desculpável em quem a não conhecer.

São indispensáveis duas redes, inteiramente distintas. Uma com a testa na cidade, na sua parte comercial, outra com a testa na Angra de S. João.

Para mais clareza na exposição do que penso a este respeito, tomarei como base os estudos feitos.

Linha de Trás-os-Montes—Está construída até a Milagrosa na extensão de 19 quilómetros. Na carta de Gago Coutinho figura o seu traçado. Dá-se aqui o caso curioso de ser o projecto desta linha o que não está aprovado pelo Governo; parte, segundo as minhas indicações, pois os estudos demonstraram-me que o último trôço desse projecto, nas condições técnicas que me foram indicadas, era tão caro, que não se justificava a sua construção; parte, porque as informações dadas pela Fiscalização tal confusão produziram, que o Governo não se julgou habilitado a tomar qualquer resolução.

Daí resultou que o Governador Bôto Machado, particularmente autorizado pelo Ministro, deu de empreitada a construção dum trôço da linha, ainda hoje não aprovado pelo Governo.

Sem isso, ainda o caminho de ferro estaria parado na Trindade.

Por falta de carris não seguiu a linha além do ponto em que se acha. Há, porém, já algumas expropriações e terraplenagens feitas para diante.

A estrada para Bombaim e Trás-os-Montes, com ramal para o Plateau Café e Java, está feita.

Se o tráfego aumentar, é possível montar nela uma linha férrea com tração eléctrica, utilizando uma cascata do Abade. Se não valer a pena, bastará o emprego de camiões.

Não obstante, é minha opinião que o caminho de ferro deve ser prolongado mais 2 quilómetros, até encontrar o rio Manuel Jorge, o que se dá um pouco a juzante da ponte da estrada.

Estabelecendo aí a estação terminus, as cargas das

roças daquela região nada terão depois a subir no vale do Manuel Jorge, caminhando para alcançar o caminho de ferro; e, aproveitando as águas derivadas no Manuel Jorge, é facilímo obter a força necessária para montar um elevador, um funicular ou um cabo aéreo, ligando a estação com um ponto à altura da roça Saudade, onde viriam as estradas, em parte já existentes, que poriam esse ponto em ligação com as roças de S. Nicolau, Nova Moca, Monte Café e

Saudade. Dessa forma poderia vir ao caminho de ferro o tráfego dessas roças, que hoje se faz pelas estradas em camiões, pois levam directamente os géneros aos armazéns da cidade, com mais vantagem do que se utilizassem o caminho de ferro da Trindade.

Mas, olhando ao futuro, quando exista o porto comercial, o caso muda de figura, porque os géneros a exportar virão logo para os armazéns do porto, convindo então utilizar só o caminho de ferro.

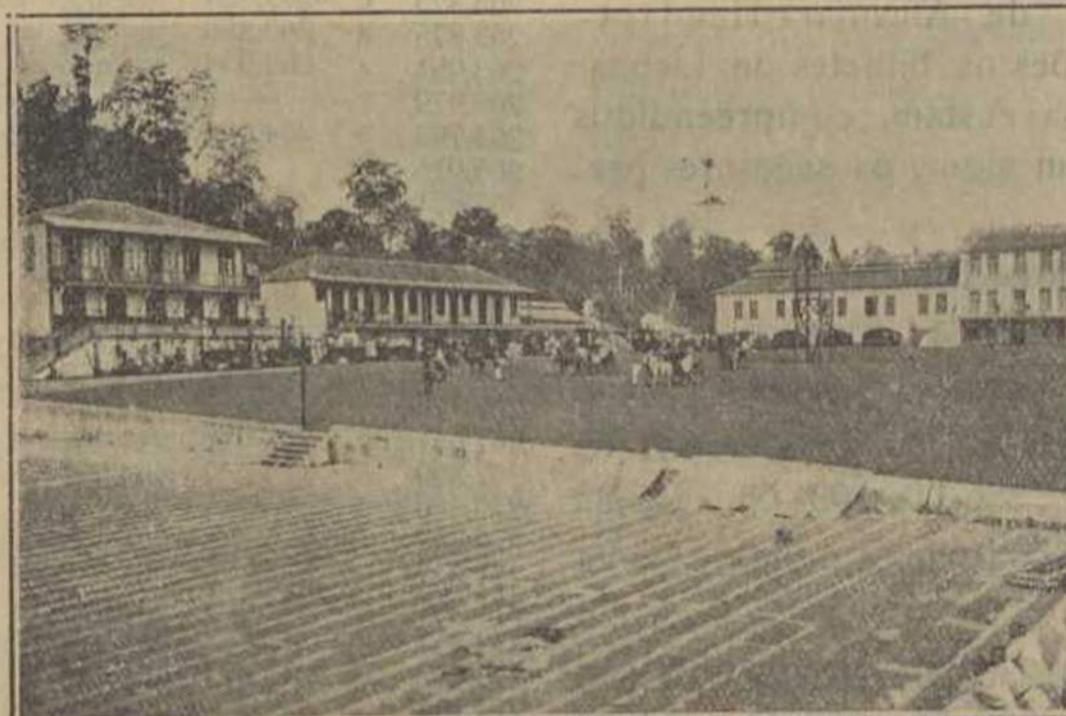
Assim, pois, nesta linha apenas haverá que concluir a construção de mais dois quilómetros, no que a principal despesa é com a aquisição do material de via.

Linha de Monte Café—O projecto desta linha está aprovado pelo Governo. A construção dos primeiros quilómetros chegou a estar arrematada.

Mas depois o Governo, telegráficamente, disse que a empreitada devia ser dada em Lisboa; e, como o empreiteiro era eu, cedi às estâncias do Governador, de quem era amigo, recebi o depósito já feito, e dei o contrato como nulo sem indemnização, do que estou muito arrependido. O resultado é o que se está vendendo. Não se fez nada, e perdeu-se a oportunidade de fazer alguma cousa.

No estudo desse traçado procurei servir melhor possível a região do Pótó e ligar-me na Formosa com a rede do caminho de ferro de Monte Café.

Ora, é de notar que todos os géneros produzidos em Monte Café são tratados na sede, e que, tendo a



S. TOMÉ—Chegada de dois comboios aos terrenos da sede dumha roça

roça hoje camiões, mais lhe convirá ir de Monte Café à Saúda tomar o caminho de ferro, do que descer à Formosa.

E desde que o tráfego do Monte Café seja desviado para a linha da Tríddade, e dado o estado actual da estrada do Pótó, macadamizada, e de rampas suaves, devendo às variantes feitas, sou de parecer que não vale a pena construir o caminho de ferro nas condições estudadas.

Depois de aprovado êste projecto, o governador Bôto Machado pediu-me para fazer o reconhecimento dum ramal de caminho de ferro que, saindo dêste, fosse à Bôa Entrada, Rio do Ouro, Guadalupe e Neves.

Fiz apenas o reconhecimento até Guadalupe, que por sinal, nunca me foi pago.

Do Ministério disseram então que iam mandar pessoal para fazer êsse estudo, mas jamais cá chegou. Êsse reconhecimento, que existe na Direcção de Obras Públicas, parte da estação de Val-Flôr, no projecto da linha de Monte Café.

Ora, a parte desta linha para além de Val-Flôr é que eu considero hoje como dispensável, desde que esta estação seja ligada, por estrada, com a estrada da Madalena pelo vale da Agua Telha.

Tanto a Madalena, como as roças do Pótó, utilizando linhas Decauville lá existentes, facilmente se podem ligar com o caminho de ferro, em Val-Flôr, embora aproveitando vários troços de estrada, para nêles assentar Decauville, para serviço comum.

Da cidade a Val-Flôr são 6 quilómetros já aprovados, como dissemos. O reconhecimento de Val-Flôr pela Boa-Entrada, Rio do Ouro e Guadalupe, mede 11 quilómetros. De Guadalupe até vir apanhar a costa na Planca^{1.º}, e seguindo por ela fora até às Neves, Ponta Figo, Monteforte e Esprainha, são cerca de 17 quilómetros.

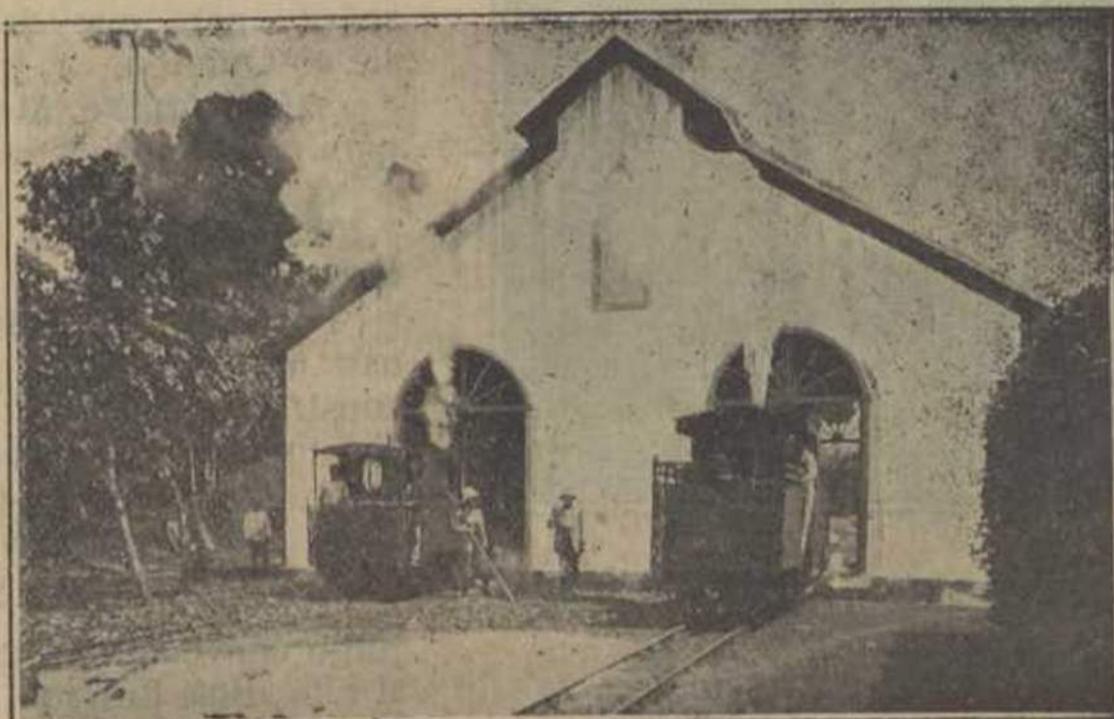
O caminho de ferro da cidade à Esprainha (Cadão) ficaria, pois, com a extensão total de 34 quilómetros.

Este é que é, no meu entender, o caminho de ferro mais importante a construir, sendo a parte até chegar ao mar relativamente fácil, assim como a do Rosema ao fim. Os 6 quilómetros entre a Planca e a Rosema têm de ser feitos para servir si-

multâneamente a estrada e caminho de ferro, e quase sempre em muro de suporte.

É trabalho para ser cuidadosamente estudado por alguém competente; e depois executado de uma vez, por uma brigada convenientemente apetrechada. Doutra forma não se pode calcular nem o tempo, nem o dinheiro a gastar.

Haja visto o que se passou há poucos anos na Ribeira Funda. Sem mais nem menos, mandaram para lá um empreiteiro escavar terras, a um tanto por metro cúbico. Claro está que o homem atirou-se como um doido a deitar ribanceiras a baixo; e, quando acordaram e foram medir o trabalho, verificaram que havia cerca dum quilómetro de plataforma de estrada feita, e mais de duzentos contos a pagar nos termos



S. TOMÉ—“Hangar” das locomotivas, numa roça



S. TOMÉ—Abertura dum caminho para assentamento de via férrea



S. TOMÉ—Aspecto dum caminho de ferro



S. Tomé—Armazém de importação e ponte de embarque duma roça

do contrato, que, diga-se a verdade, foi rescindido.

Essa plataforma, hoje, passados apenas alguns anos, quase desapareceu com os desabamentos que se têm dado, e que só não previu o Director das Obras Públicas de então, que era o chefe dos serviços agronómicos.

Para diante do Cadão o caminho de ferro não deve seguir. A Esprainha é uma dependência de Diogo Vaz, a qual tem Deauville desde a sede, e é fácil de ligar com a testa do caminho de ferro no Cadão.

Para servir a aprumada e ravinada costa ocidental da Ilha, nem em estrada à beira-mar se pode pensar, quanto mais em caminho de ferro. Entre S. Miguel e Diogo Vaz — passageiros, só a cavalo ou por mar; — mercadorias, só por mar.

O que pôde é reduzir-se o percurso por mar até o Cadão, baía abrigada e que se presta à construção duma curta ponte, como testa do caminho de ferro, convenientemente provida do material necessário para um serviço rápido, seguro e permanente de cargas e descargas.

Linha de Quitindá e Montes Hermínios — O projecto desta linha também está aprovado pelo Governo.

A não ser a ponte sobre Manuel Jorge, o resto é duma construção facilíssima, e para a qual me persuado se encontraria um grande auxílio da parte dos agricultores nela interessados.

Não julgo hoje necessário levar a linha até Montes Hermínios, porque entendo que não se deve pensar em prolongá-la para os Angolares.

Esperar por isso só servia para tudo continuar indefinidamente como está.

A testa desta linha deve ser no Quimpo,

em ligação com a séde da Água Izé, cuja extensão é de 56,50 quilómetros, toda em carris de 12 quilos e com tracção a vapor.

Montes Hermínios deveria montar um Deauville igual ao da Água Izé, ligá-lo com a rede desta roça, e estabelecer com ela um acordo para que os seus vagões pudessem ir até ao Quimpo.

Santa Ana e Mestre António têm estrada para o Quimpo. Nova Olinda também.

A faixa entre o Abade e a Ribeira Afonso é toda de Água Izé e tem o seu caminho de ferro próprio, que a serve.

Portanto, das três linhas que estudei apenas me pareceram aproveitáveis, fora os já construídos:

Na linha de Trás-os-Montes....	2 quilom.
" " " Monte-Café.....	6 "
" " " Montes Hermínios	10 "
Soma.....	18 "

Julgo conveniente estudar a linha de Val Flôr, Boa Entrada, Rio do Ouro, Guadalupe, Plancas (ábeira-mar)

segundo pelas Neves até o Cadão, na qual:

Parte reconhecida de Val-Flôr e Guadalupe.... 11 quilom.

Sem estudo — De Guadalupe ao Cadão... 17 "

Soma.. 46 "

Linha da Trindade — (Trás-os-Montes)

contruídos..... 19 "

Total da rede..... 65 "



S. TOMÉ—Caminho de ferro através de plantações de cacaueiro



S. TOMÉ—Quebra dc cápsulas de cacau, á beira dum caminho de ferro que atravessa uma bela plantação de cacaueiros

AFRICA OCIDENTAL.
ILHA DE S. TOMÉ
PRINCIPAES VIAS
DE COMUNICAÇÕES



¿Como e quando poderá S. Tomé construir 46 quilómetros de caminho de ferro, nas condições dos 19 que possúi? Não vej . Tanto mais que os interessados não se importam com isso.

Por conta da indemnização de guerra a província de S. Tomé não recebeu material algum.

Para Angola têm ido locomotivas às 40, e carris aos navios. Para aqui, nada, absolutamente ná-

da. Com tal falta de interesse, ¿que há a esperar?

É, portanto, preciso mudar as condições técnicas dos novos caminhos de ferro; e para baixar o custo da sua construção, aumentar as suas inclinações até 3,5 °/º nas curvas e de 4 °/º nas rectas, baixar o raio das curvas a 30"; descer o peso dos carros a 12 quilos, empregar travessas de madeira, e adoptar para a tração máquinas eléctricas de acumuladores.

Se a concessão do aproveitamento das águas do Manuel Jorge se fizer, pode ela servir para as duas linhas, da Trindade e do Quimpo (ou do Sul).

Para a do Cadão ou do Norte, as quedas de água do Rio do Ouro poderiam ser aproveitadas para isso e para aplicação na própria reça.

O serviço de exploração deverá ser montado em atenção às condições locais, sem a regularidade das linhas europeias, procurando diminuir a relação entre as taras e as cargas úteis, reduzindo o número das estações ao estritamento indispensável, e estabelecendo acordos com os expedidores e consignatários, em ordem a reduzir ao mínimo as despesas de exploração.

Organizado o plano e assentes ideias bem nítidas sobre o que se queira fazer, para a sua realização serão necessários: — 3 ou 4 homens de boa vontade, engenheiros ou condutores; 200 serviços contratados pelo mínimo de 3 anos; e nos orçamentos da Província 250 contos para sustento dos serviços, seus salários, e compra de ferramenta para seu uso, durante os dois primeiros anos; e depois, a mesma quantia para juros e amortização dum empréstimo de 2.500 contos, destinados a material fixo e circulante, e pagamento ao pessoal no terceiro ano.

Como estou persuadido de que a exploração dos caminhos de ferro, como indico, daria receita, ela serviria, com parte da receita líquida do pôrto comercial, para ir diminuindo o encargo orçamental do empréstimo.

Claro está que estes números são para o da libra a cerca de cem escudos, e sujeitos à correção resultante das variações do valor da libra. Escusado será dizer que o empréstimo deveria ser feito em ouro.

A rede de caminhos de ferro, de que vimos falando, de nada serve às roças do Sul da ilha, compreendidas entre Ribéira Afonso e a baía de S. Miguel.

Excluída a roça Pôrto-Alegre, que pela sua importância faz grupo à parte, todas as outras devem ter como centro a Angra de S. João.

A elas concorrem, do centro da ilha a estrada que vai subindo pelo Vale do Ió, cuja construção, embora lenta, em breve chegará às roças S. Telmo e Ió Grande.

No futuro essa estrada, passando os dois Formosos (Grande e Pequeno), irá ligar em Bombaim com a estrada da Trindade a Trás-os-Montes, constituindo a única estrada transversal necessária à ilha.

Do lado norte vem a estrada em construção da Caridade, por Santa Cecília, Sacadores da Colónia Açoriana, Micondó, Angobó, S. João e Angra dos Angolares.

Do Sul virá a estrada que da Conceição e Monte Maria, passando por Novo Brazil, Praia Grande, Perseverança e D. Augusta, atravessa o Ió Grande e transpondo a garganta entre a Soledade e a Fraternidade, desça à Angra dos Angolares; e bem assim, a que saindo de Jau e Monte Rosa, passe em Vila Verde e Ermelinda, vindo entroncar na anterior, na Perseverança.

Destas duas últimas há grandes troços já feitos pelas roças; e muitos com Decauville.

Com o empenho que todos os agricultores daquela região têm na construção desta estrada, tenho esperança que ela se venha a fazer em poucos anos, se, como espero, puderem realizar-se os estudos; e se eu fôr tendo meios de ir continuando a construir as obras de arte, das quais uma é realmente importante. Refiro-me à ponte sobre o Ió Grande, da qual já tenho feito o projecto, para ser construída de cimento armado.

Nesta rede de estradas entendo que se deve assentar linha Decauville, toda do mesmo tipo, da qual as roças se possam servir, quer para os seus usos agrícolas dentro delas, quer para trânsito das suas mercadorias, em toda a rede. Conviria organizar uma espécie de Sociedade ou Sindicato em que todos contribuissem proporcionalmente aos benefícios de que gozassem.

O pôrto comercial dos Angolares deverá ser estabelecido do lado sul, mais abrigado e mais facilmente acessível, e com bons fundos junto à terra, em terrenos pertencentes à Fraternidade.

A sua construção, ou pelo menos a sua exploração, deve ser confiada à mesma entidade que tenha a exploração do pôrto de Ana Chaves, e do qual deverá ser considerado como uma sucursal.

As mercadorias importadas, apenas chegam a S. Tomé, seg-

rão transportadas para os Angolares, onde as diversas roças as irão buscar.

Os géneros a exportar ir-se-ão aglomerando nos Angolares, e a exportação do pôrto de S. Tomé ou os levará para a cidade, para ali serem embarcados, ou levará os navios a carregar aos Angolares e Pôrto Alegre, quando isso assim convenha. Quere dizer, os agricultores daquela região não precisam agentes, nem depósitos na cidade.

O que para elas vier dirigido, põe-lho a exploração do pôrto nos Angolares; o que elas tiverem a exportar, entregam-no à exploração do pôrto de S. Tomé, na sua sua sucursal dos Angolares.

Natural é que estes serviços sejam pagos por qualquer sobretaxa, mas de certo que valerá a pena, se, como é de esperar, os serviços forem montados como devem ser.

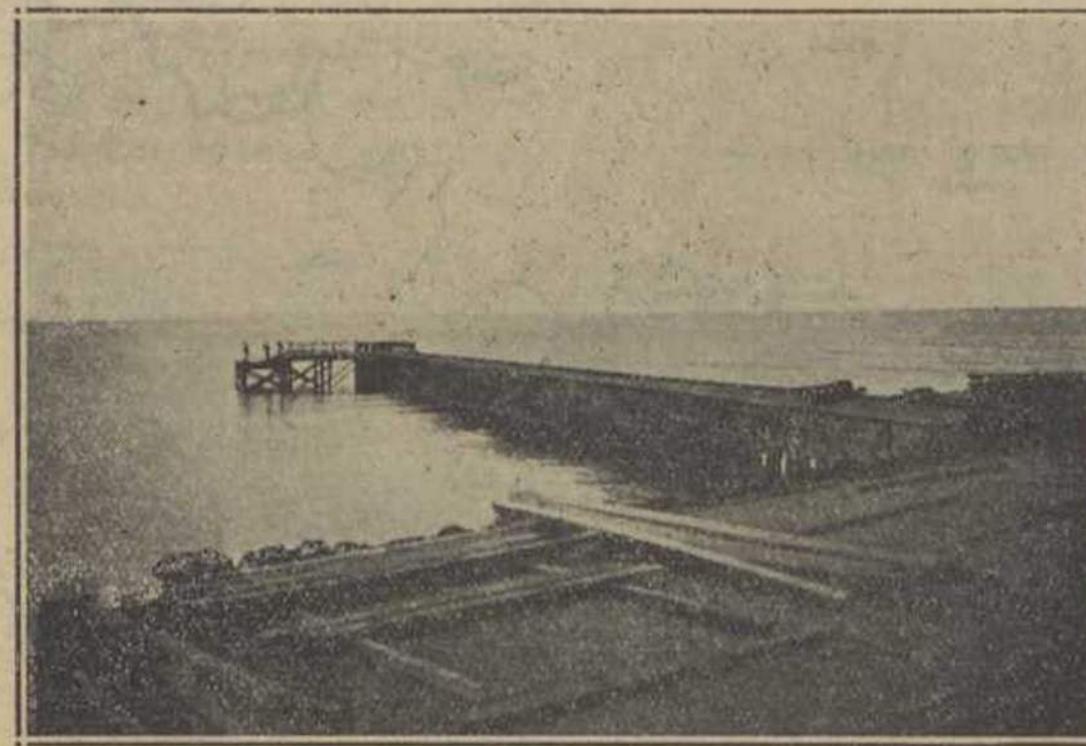
Estradas há, como a do Vale do Ió, em que os vagões descerão pela gravidade, e poderão subir por tração animal.

Mas noutras há que ter em vista a existência dos caminhos de ferro das roças.

É um assunto a estudar em detalhe.

A base deve ser:—utilizando o mais possível tudo que já há estabelecer ligação dumas roças com outras, até chegar à Angra de S. João dos Angolares.

Assim, o Decauville da Caridade poderia ligar com o de Santa Cecília e este com o da Colónia Açoriana. Com o mesmo poderia ligar o Decauville da Amparo I. O caminho de ferro da colónia poderia, por acôrdo, fazer na sua rede o serviço das três roças vizinhas, até ao mar, onde já há armazens e uma



S. TOMÉ — Ponte de embarque numa roça do litoral

Linhos Estrangeiros

Linhos russas.—O governo dos sovietes está fazendo todos os esforços para levar de novo os caminhos de ferro ao grão de prosperidade que haviam atingido antes da guerra.

Actualmente estão ensaiando uma locomotiva Diesel para substituir a tracção a vapor. Há cerca de um ano que uma destas locomotivas, que foi construída na Alemanha, se encontra em experiência, tendo já percorrido mais de 48.000 quilómetros. Agora já entraram em experiência outras máquinas do mesmo tipo construídas em Leninogrado, outras se estão construindo em várias fábricas da Russia e da Alemanha, tendo para esse efeito, o governo aberto um concurso.

A extensão das linhas russas em exploração atinge 74.000 quilómetros para os quais se estão construindo 450 locomotivas, sendo necessário que dentro dum ano estejam prontas pelo menos 300.

Segundo notícias de alguns periódicos, o governo russo propõe-se continuar a construção das linhas principiadas antes da guerra e iniciou outras novas numa proporção de 4.800 quilómetros por ano.

Nos últimos dois anos tem-se notado um considerável aumento de tráfego. Em 1924 houve um aumento de 38%, e em 1925 de 41% sobre o ano de 1923. Este ano já vai em 86% sobre o ano de 1913.

Segundo a opinião dum engenheiro russo, dentro de uns dez anos todos os caminhos de ferro da Russia devem estar electrificados.

Linhos brasileiros.—Os tribunais de Londres abriram falência à Brazil Great Southern que explorava a linha Quarahy-S. Borja, tendo a empresa abandonado o ramal Quarahy-Itaqui e parado as obras do ramal Itaqui a S. Borja.

O governo da União mandou ocupar a linha abandonada que foi construída à sua custa, e passou a explorá-la por conta do Estado e intimou a Empresa inglesa, com a qual entrou em negociações para o resgate, a concluir os trabalhos de construção, a qual deve estar pronta dentro de um ano, devendo depois passar bem como o troço Itaqui—S. Borja para a posse do Estado.

—A Companhia Paulista pediu autorização ao governo para elevar a 9.000 contos o seu capital para stock no Almoxarifado.

ponte a que podem atracar batelões e rebocadores.

Ficava assim remediada a dificuldade de assentamento de Decauville no troço de estrada dentro da Colónia Açoriana, onde as rampas são fortes.

Conforme a quantidade de mercadorias, assim da Colónia Açoriana seguiriam, por mar, para Angra de S. João; para a cidade, ou para os vapores que iriam ali recebê-las.

A ponte sobre o Ió Grande tem de ser feita em condições de servir para estrada e para Decauville com tracção a vapor.

Como o tráfego é limitado, como há troços já providos de Decauville, e alguns com tracção a vapor, como ainda há na região abundância de lenha, só a tracção a vapor está indicada.

— A receita da linha principal explorada pela São Paulo Railway em 1925, foi de 360.614 libras mais do que em 1924. Apesar, porém, dessa receita da linha principal ter subido, a Bragança apresenta uma diminuição importante devida ao aumento de despesas.

A autorização de despesas na Inglaterra, os juros dos depósitos, etc, entrando tudo em conta, as receitas líquidas da Companhia, por junto, atingiam em 1925 um total de 724.895 contra 739.250 libras no ano anterior.

Os juros das inversões de capital montaram a 82.718 libras em 1925 contam 52.381 em 1924.

Incluindo-se a soma de 78.921 libras, trazida do exercício de 1924 e também o lucro de 19.053 da venda de títulos, o saldo útil, aplicável nos juros de debentures e nos dividendos a prazo, ascende a 636.837 libras esterlinas em 1925, contra 588.921 em fins de 1924.

A Companhia propõe-se a pôr de lado a soma de 120.000 libras esterlinas como estimativa do imposto de renda e 200.000 como reserva especial contra o capital gasto antecipadamente á obtenção de um novo acordo com o Governo Brazileiro.

Propõe-se um dividendo final de 5% sobre os títulos ordinários, perfazendo um total de dividendo, para todo o ano de 10%, afóra um bonus de 2%, tudo livre de impostos.

E' também proposto que seja levado ao exercício de 1926 um saldo de 81.237 libras esterlinas.

— Segundo a mensagem do governador do Estado da Bahia, as receitas dos caminhos de ferro federais, arrendados á Companhia Ferroviária do Este Brasileiro, tiveram, em 1924, a receita de 11.621.932\$789; em 1925, 14.407.886\$189.

A linha estadual de Nazareth a Jaguaquara apurou 2.620.498\$506, seu maior índice de receita até agora alcançado, a despeito das perturbações do tráfego; a linha de Ilhéus a Conquista teve uma renda total de 2.649.349\$610 a de Santo Amaro, não obstante as más condições do tráfego, teve a receita de 742.800\$710, também a Empreza de Viação S. Francisco, de propriedade do Estado, e que, como a primeira e a última estão sob o regime de arrendamento, apresentou uma receita de 1.585.141\$270, excedente à do ano anterior em 163.482\$277.

Companhia Internacional cos «Wagons Lits»

O Conselho de Administração desta Companhia resolveu dar um dividendo de 40 francos belgas, livre de impostos, por cada acção de 100 francos, correspondente ao exercício de 1925.

Como no exercício anterior se repartiram 80 francos por acção de 250, resulta um aumento de 25% sobre o ano passado.

Para estabelecer a ligação entre os diversos agricultores, é necessário não deixar isso a arbitrio e descrição dêles. O acordo seria impossível.

Isso só pode ser feito pela Direcção das Obras Públicas, com decidido e manifesto apoio do Governador, e ainda assim com muita prudência e tacto, e com bem reconhecida imparcialidade. Se isto se conseguisse, era incontestavelmente um grande serviço prestado à Província, e em especial à região dos Angolares.

Assim os agricultores se quisessem penetrar das enormes vantagens que daf lhes adviriam, e se resolvessem a sair do seu sistemático isolamento individualista!

União Internacional dos Caminhos de Ferro

A reunião de Sevilha

Como dissemos, no dia 29 de Abril último realizou-se em Sevilha a reunião da Comissão de Tráfego de passageiros à qual assistiram os representantes da Alemanha, Belgica, China, Espanha, França, Inglaterra, Italia, Japão, Polonia, Suecia, Yugo-Slavia e Portugal cujo delegado era o sr. Campos Rueda, engenheiro chefe do Trafego da C. P. Faltaram os representantes da Estónia e da Russia, tenho se a China feito representar pela França. O presidente da Comissão, Mr. Vogt, director dos Caminhos de Ferro Alemães, deu a palavra ao sr. Montilla, secretário do Governador Civil de Sevilha que representava o ministro das Obras Públicas, o qual apresentou por si e pelo governo os seus cumprimentos à U. I. C., e como não soubesse exprimir-se senão em espanhol, delegou no sr. Delatte, chefe dos Serviços Comerciais de M. Z. A. o cuidado de se tornar seu interprete na assembleia e de exprimir os votos pelo desenvolvimento do tráfego internacional.

Depois dos agradecimentos por parte do Presidente e de Mr. Leverva, secretário geral da União, foi abordada a **I.^a questão. Unificação da apresentação ao público das tarifas internacionais de passageiros. Harmonização do texto das Condições complementares do C. I. V. elaborado pelo Comité Internacional de Transportes, com o texto do projeto de tarifa adotada pela Comissão.**

Entrando no assunto, o delegado da França, Mr. Lunyt propôz a adopção do texto unificado estabelecido pela sub-comissão do C. I. T. na reunião efectuada em Francfort-sur-le-Meuin.

O engenheiro Rueda, delegado da C. P. propôz a supressão da terceira frase do artigo 4º do texto que é do seguinte teor: *Les billets sous forme de livrets doivent porter ce timbre (timbre sec) non seulement sur la couverture, mais également sur tous leurs feuillets,* em virtude de ser uma duplicação do que de uma maneira geral, se dispõe na 5.^a alínea do mesmo artigo que resa assim: *Les billets livrets de toute nature devront porter le timbre non seulement sur la couverture, mais encore sur tous les feuillets, etc.*

Apezar da bem frizante duplicação, a Comissão limitou-se a tomar conhecimento, não considerando o assunto de molde a merecer particular atenção da assembleia, visto ser um ponto de detalhe que poderá ser rectificado na próxima reunião em Munich que deve ter lugar ainda em 26 deste mês, e à qual será apresentado o texto unificado. Entrou depois em discussão a **2.^a questão. Facilidades de viagem a conceder:**

a) a grupos de estudantes das escolas superiores e secundárias,

- b) a "boy-scouts" e "girl-guides",
- c) a atletas e organisadores de jogos olímpicos.

M. Lessing, relator, faz vários comentários sobre as conclusões das sub-comissões de Lusan e de Nice e propõe que a redução seja uniformemente de 50 %.

Vários outros delegados entram na discussão sobre a redução a conceder que entendem deve ser igual à que os caminhos de ferro concedem nos seus respectivos países, e sobre as dificuldades a remover para a venda dos bilhetes para grupos de estudantes e outras observações formuladas pelos Caminhos de Ferro Federais Suiços, entre elas a que considera como um erro material saído na acta da reunião da Sub-Comissão de Nice, no ano anexo intitulado *Faculdades concedidos ao transporte de grupos de estudantes, etc.*

No n.^o 2, alínea 2.^a deve ler-se: *Si le voyage à effectuer comprend des parcours appartenant à plusieurs Administrations, l'organisateur du voyage doit remettre à l'Administration qui dessert sa résidence autant de demandes qu'il a l'intention de prendre de billets distincts...*

A Comissão resolveu, a propósito, que o certificado deve ter a sua aplicação, não só no caso de percursos anteriores à nação dada, mas ainda no caso de percursos internacionais.

O delegado da C. P., engenheiro sr. Rueda, lembrou a conveniência de que as negociações junto das administrações estrangeiras fossem efectuadas pela administração da residência do organizador da viagem e não pelo público.

Na segunda sessão a Comissão sancionou as conclusões seguintes:

A.—Pelo que respeita à criação de tarifas directas para grupos de estudantes, etc., nas relações em que existem bilhetes directos internacionais, a Comissão está d'acordo com as propostas das Sub-Comissões de Nice e de Lusan, ficando entendido, porém, que cada Administração aplicará redução igual à da sua tarifa interna, sob a reserva especificada pelos caminhos de ferro franceses.

B.—Com respeito ao projecto de triptico proposto pela dita Sub-Comissão, nada tem a observar além da reserva do delegado francês, acima citada.

C.—Sobre o transporte de volumes de que são portadores os "boy-scouts", a Comissão é de opinião que convém aceitá-los como bagagem a registar, mesmo que pela sua natureza, pareçam não dever ser considerados como tales.

D.—Sobre viagens de atletas dos Jogos Olímpicos, a Comissão mantém as conclusões negativas das Sub-Comissões de Lusan e Nice.

Em seguida passou-se à discussão da **6.^a questão.** *Unificação das reduções de preços de transporte previstos pela maior parte dos Caminhos de Ferro da Europa para viagens de sociedades em grupos*—, em vista da analogia que tem com a questão precedente.

Depois de vários alvitres apresentados pelos delegados francês, italiano, inglês e alemão, sobre a redução a conceder, o número de passageiros para a formação de grupos, etc., foi por proposta do delegado alemão, M. Lessing, resolvido que se constituísse uma Sub-Comissão composta dos delegados da Alemanha, Belgica, Inglaterra e Italia, para se ocupar especialmente do assunto.

Na terceira sessão foi ventilada a **3.^a questão.** *Expedição em tráfego internacional das bagagens dos passageiros por avião.*

Depois de acalorada discussão sobre a concorrência que os aviões vêm fazer ao caminho de ferro, não havendo, portanto, razões que recomendem dar facilidades que mais ainda concorreriam para aumentar essa competência, os representantes alemães, espanhois, italianos e português foram de opinião que se devem dar facilidades a todas as bagagens de passageiros, seja qual for o modo porque empreendam a sua viagem.

Finalmente sob proposta do delegado francês, M. Munich, e do português Campos Rueda, a Comissão, com exceção da Inglaterra e do Japão, este por ainda não haver no seu país tráfego aereo, resolveu pedir à Sociedade das Nações para que enviar os seus esforços para que as alfandegas facilitem o transporte de bagagens não acompanhadas nos países de trânsito, os selos apostos nas estações de partida e criando postos de alfandega no interior das cidades principais.

Sobre a **4.^a questão.** *Unificação nas tarifas internacionais dos limites de idade para a concessão a crianças da passagem gratuita e de meio bilhete*, a Comissão aceitou os limites de 4 e 10 anos, respectivamente para a gratuitade e meio bilhete, propostos no relatório dos Caminhos de Ferro Federais Suiços.

Na discussão da **7.^a questão.** *Estabelecimento duma estatística internacional para as Administrações de caminhos de ferro*, o delegado de Portugal, sr. Rueda, chamou a atenção sobre a diferença dos cálculos que são empregados pelas diferentes Administrações para determinar os *passageiros-quilómetros*, tendo a Comissão resolvido manifestar à de Contas correntes e câmbios o interesse que ha em unificar os métodos desse cálculo para se poderem comparar os números apresentados pelas diversas administrações.

O representante da Italia, Mr. Landra, propôs uma nova questão: *Unificação do sistema de paragem nas estações intermédias e formalidades a cumprir pelos passageiros portadores de bilhetes do serviço internacional*, a qual a Comissão ficou de estudar, e o delegado da Belgica, dr. Baudoux propôs reunir no secretariado da União esclarecimentos periódicos sobre a situação das tarifas e publicidade de Boletim.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Brazil Ferro-Carril.—N.^o 450 e 451 de 13 e 20 de Maio.
Railway Gazette.—N.^o 21, 22 e 23 de 21 e 28 de Maio e 4 de Junho.

Gaceta de los Caminos de Hierro.—N.^o 3477 e 3478 de 20 de Maio e 1 de Junho.

Sciencia e Industria.—N. 6 do mês de Junho.

Información. N.^o 301 de 29 de Maio.

Camara portugueza de Comercio e Industria do Rio de Janeiro.—n.^o 4 do mês de Abril.

Facult

A representação das Companhias

A representação que publicámos no numero anterior era datada de 17 de maio e firmada:

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—o Director Geral João Fontes Ferreira de Mesquita.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta—o Director da Exploração Joaquim Abranches.

Pela Companhia Portuguesa de construção e exploração de caminhos de ferro — o inspector técnico, José Fernando de Sousa.

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro—o Director Manuel Belo.

Pela Companhia de Porto á Povoa e a Famalicão —o Director da Exploração Antonio Ferreira da Silva Brito.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães—o Gerente Antonio Reis Porto.

Pela Sociedade Estoril, Caminhos de Ferro do Caes do Sodré a Cascaes—o Director Manoel Belo.

Facult

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de barris vazios

Esta Companhia tem para vender na estação de Mangualde cerca de 280 barris vazios servidos a creosote, e na estação de Figueira da Foz, cerca de 15 barris servidos a óleo.

Recebe propostas para a sua venda até ao dia 16 do corrente, dirigidos á Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier, e o proponente depositará 50 ‰ do valor dos barris, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 6 de Junho de 1925.

O Engenheiro Chefe da Exploração
Joaquim Abranches

Esses esclarecimentos seriam de grande utilidade para os estudos a fazer e para o público.

Este assunto ficou entregue a uma Sub-Comissão, a qual depois de ter consultado todas as Administrações da União, proporá uma lista dos esclarecimentos tarifários que serão publicados no Boletim.

A 4.^a e última sessão passou-se em cumprimentos e saudações entre a presidência e os diferentes delegados.

(Continúa).

Os negociantes ingleses visitam os pomares e hortas de Espanha

A necessidade dos portugueses melhorarem os processos de cultura e de propaganda dos seus produtos

por ANDRADE GOMES

DEVIDO a propaganda bem orientada que os produtores de frutas e hortaliças das regiões da Catalunha, Aragão e Rioja têm desenvolvido nos últimos tempos em Inglaterra para obterem ali a colocação dos seus produtos, no mês de Maio último, uma comissão de uns trinta e cinco comerciantes ingleses, depois de terem percorrido o sul da França, visitaram todas as principais propriedades hortícolas e pomicolas do norte da Espanha onde, ao que dizem as revistas espanholas, se mostraram maravilhados, especialmente em Reus, Borjas Blancas, Bell-Bloch e Mollerusa cujas explêndidas hortas se apresentavam em toda a sua pujança.

E' de supôr que os agricultores espanhóis tirem bons proveitos da sua habil propaganda, desenvolvendo as suas explorações com a colocação dos seus magníficos produtos em Inglaterra.

Vê-se que os espanhóis trabalham e procuram por todos os meios progredir. Outro tanto desejariamos poder dizer dos nossos agricultores que, à parte uma meia duzia que tem uma boa orientação e que lutando até com a maldita rotina que a todos os momentos se lhes atravessa no caminho, lá vae vendo coroados de bom exito os seus grandes esforços, se encontram tão adiantados como os seus avós de ha cem anos.

Não ha maneira de arrancar a maioria dos portugueses que cultivam a terra aos processos rotineiros já nouros países completamente postos de parte e substituídos pelos modernos métodos científicos de cultivo, cujos resultados são um verdadeiro engrandecimento dos povos que os empregam.

Infelizmente na nossa terra muito pouco se tem desenvolvido a agricultura e menos ainda a pomicultura. A maior parte das criaturas que se dedicam a êsses ramos continúa desdenhando dos métodos que os homens de ciência lhes pretendem ensinar e, agarrados aos processos que aprenderam com os seus antepassados, não ha meio de os desviar para um caminho que, levando-os para uma maior riquesa, aumentaria também a riquesa geral do país.

E é devido a essa rotina que os nossos frutos magníficos—que mais saborosos os não produzem a Espanha e a França,—vão perdendo os mercados que outrora haviam facilmente conquistado, onde vão sendo substituídos pelos frutos espanhóis e franceses cuja apresentação suplanta em absoluto a dos portugueses.

Mas já não é só a apresentação, é tambem a qualidade.

Temos em Portugal as melhores castas de laranjas, de pêcados, de maçãs, etc., mas não cuidamos, já não digo de as melhorar, mas ao menos de as manter com as qualidades que as tornaram de reputação mundial, como por exemplo a laranja de Setúbal e a maçã reineta. O descuido nessas culturas vai-se accentuando de forma tal que, a continuar, dentro de poucos anos terão desaparecido ou degenerado.

A bela laranja de Setúbal quasi já se não encontra, embora ainda se vejam muitas laranjas em Setú-

bal. E' que a casta, à falta de bom tratamento, vai perdendo as qualidades características que a impõem como a melhor laranja, a mais doce e saborosa. A maçã reineta também já pouca se vê na época própria, vendendo-se em compensação outras castas estrangeiras que cá têm sido aclimatadas e que parecem mais produtivas, mas que não se podem comparar em sabor.

A maior parte da fruta que se apresenta nos mercados portugueses, mesmo a de boa qualidade, é raro não ser defeituosa; ou tem bicho, ou tem a pele cheia de manchas e equimoses, ou não está convenientemente madura, ou se apresenta madura de mais, sorvada e podre. Isto resulta que, apesar de no nosso país haver fruta em excesso para o consumo,—ela é tanta que por essas províncias fóra constitue um dos principais alimentos do gado suíno—quem quiser comer uma boa peça de fruta tem de a pagar caríssima. Ainda se essa carestia fosse devida à exportação, vá; sempre havia a compensação da entrada de uns tantos milhares de libras em ouro; mas a exportação longe de aumentar tem diminuído, devido exatamente às causas acima expostas, má apresentação e defeitos do mau tratamento (bicho, etc.).

Numa época em que toda a gente fala em regeneração nacional e em patriotismo, não seria demais que os interessados olhassem com a devida atenção para o futuro que está reservado à terra portuguesa se não se tratar de a cultivar convenientemente pelos processos que a ciencia aconselha.

Portugal está a este respeito, como de resto em tudo ou quasi tudo atrasado mais de cincuenta anos, comparativamente a outras nações da Europa. Porque não havemos de nos arrancar d'este marasmo?

Ha no nosso país um punhado de agricultores e pomicultores dignos dos maiores elogios pela forma como se comportam na exploração da terra; que ponha os outros atrasados, os olhos nesses pioneiros do progresso e lhe sigam o exemplo. Do contrário nunca passaremos da cêpa torta, e os espanhóis mais inteligentes e trabalhadores do que nós, vir-nos-hão tirando os mercados que ha muitos anos tínhamos em Inglaterra e em outros países; os caminhos de ferro e a marinha mercante verão diminuir o seu tráfego de frutas e hortaliças sem haver outro já criado que o venha compensar, e, de uma forma geral, o país em vez de se ir engrandecendo mais, irá empobrecendo.

Vale bem a pena o esforço, senhores detentores da terra! Estudem, trabalhem, sigam o exemplo dos que sabem e querem progredir, e melhorando os processos de cultura, e fazendo dos produtos desta obtidos uma boa e honesta propaganda, não duvidem que o futuro lhes traga a riqueza como uma justa compensação do seu esforço.

A nossa vizinha Espanha está neste ponto, como em muitos outros, dando-nos verdadeiras lições de patriotismo.

Porque não havemos de fazer o mesmo?

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 923)

8.º Examinar a composição dos comboios, tendo em atenção quais as locomotivas empregadas nos expressos, correios, mixtos ou mercadorias, qual o número e carga dos veículos em relação à potência dessas máquinas e às condições das linhas férreas e qual a distribuição dos veículos com freio e seu funcionamento;

9.º Fiscalizar o serviço dos maquinistas e fogueiros, examinando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito, julgando da sua aptidão profissional e moral;

10.º Examinar o estado de conservação e funcionamento de todos os aparelhos de carga e descarga, pontes girantes, de inversão de locomotivas, reservatórios, guias, locomóveis e bombas de água;

11.º Proceder, quando lhe fôr determinado, à inspecção do material circulante adquirido pelas empresas e às provas dos geradores de vapor de todas as máquinas fixas, locomóveis e locomotivas, quando entrarem novas em serviço ou quando tenham sofrido reparações importantes, lavrar os competentes autos e enviá-los ao engenheiro chefe de divisão;

12.º Dar conhecimento à Divisão de todos os factos que exigirem providências:

a) Quando as circunstâncias o aconselharem deverá a participação ser feita telegráficamente, comunicando em seguida por escrito todas as informações e esclarecimentos complementares;

b) No caso de descarrilamento ou choque de comboios de que resultem consequências graves, deverá também avisar telegráficamente o inspector geral;

13.º Comparecer com toda a possível brevidade, no caso de descarrilamento ou choque de comboios, no local do acidente, a fim de prestar os socorros, de que puder dispor, às pessoas que dêles careçam, reclamando o concurso das autoridades locais, se o julgar conveniente, empregando os esforços possíveis para que o trânsito seja restabelecido, indagando minuciosamente das causas do acidente;

14.º Prestar apoio e coadjuvação à manutenção da ordem e à execução dos regulamentos de exploração, tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e das contravenções às leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando autos e procedendo em tudo de harmonia com essas leis e regulamentos;

15.º Participar ao engenheiro chefe da divisão as infracções da legislação de acidentes de trabalho e do horário do trabalho;

16.º Enviar à Divisão um mapa mensal no qual se achem indicados em relação ao mês antecedente:

a) As faltas praticadas pelo pessoal de tracção em contravenção às leis e regulamentos em vigor;

b) As avarias de material sucedidas durante a marcha dos comboios e os desastres ocorridos no pessoal de tracção e oficinas;

c) O material que carecer entrar nas oficinas de grande ou pequena reparação;

d) O material que tenha entrado nas oficinas para receber reparações ou que tenha saído depois de renovado ou reparado, com a indicação das reparações mais importantes efectuadas ou a efectuar;

e) Todos os elementos estatísticos que superiormente lhe forem designados;

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

CAPITULO V

Da Secção dos Serviços Eléctricos

Art. 27.º A Secção dos Serviços Eléctricos é dirigida por um engenheiro electrotécnico e compreende duas inspecções técnicas dos serviços eléctricos.

§ 1.º O serviço de expediente desta secção será executado pela Divisão de Material e Tracção.

§ 2.º As inspecções técnicas ficam a cargo de inspectores dos serviços eléctricos.

§ 3.º As sédes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art. 28.º Compete especialmente à Secção dos Serviços Elétricos:

1.º Fiscalizar as instalações eléctricas das empresas concessionárias de linhas férreas que sejam empregadas para assegurar a sua exploração, tais como as destinadas a fornecer energia para iluminação e força motriz nas estações, armazens, depósitos, oficinas e outros edifícios considerados dependentes das mesmas linhas;

2.º Vigiar o estado de conservação e funcionamento das instalações de iluminação eléctrica nas locomotivas, carruagens e furgões;

3.º Fiscalizar, nos caminhos de ferro eléctricos, além das instalações mencionadas nos números anteriores, tudo o que diz respeito à tracção eléctrica, compreendendo o equipamento das linhas aéreas, as sub-estações de transformação e os respectivos cabos de alimentação;

4.º Fiscalizar as centrais geradoras, quando essas centrais se destinem principalmente a fornecer energia para os serviços de exploração de caminhos de ferro;

5.º Fazer cumprir todas as leis e regulamentos em vigor relativos às indústrias eléctricas e que sejam aplicáveis aos serviços de caminhos de ferro;

6.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados.

Art. 29.º Em regulamento especial serão estabelecidas as condições a que devem satisfazer as instalações eléctricas dos serviços de caminhos de ferro e definidas as atribuições dos inspectores dos serviços eléctricos.

Art. 30.º As disposições desta organização que dizem respeito aos serviços eléctricos só entrarão em execução quando fôr publicado o regulamento a que se refere o artigo anterior.

CAPITULO VI

Da Secção dos Serviços Sanitários

Art. 31.º A Secção dos Serviços Sanitários é dirigida por um médico chefe e compreende quatro inspecções dos serviços sanitários.

§ 1.º O serviço de expediente desta secção será executado pela Divisão Central de Caminhos de Ferro.

§ 2.º As inspecções ficam a cargo de médicos inspectores dos serviços sanitários.

§ 3.º As sédes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art. 32.º Compete especialmente à Secção dos Serviços Sanitários:

1.º Fiscalizar o exacto cumprimento, por parte das empresas concessionárias de linhas férreas, dos regulamentos relativos à assistência médica que devem prestar ao seu pessoal;

2.º Prestar todos os socorros médicos domiciliários aos funcionários da Inspecção Geral e pessoas de família que com elas coabitarem;

3.º Inspecionar o pessoal da Inspecção Geral para o efeito de admissão, licenças ou mudanças de situação;

(Continúa)

A instrução profissional dos ferroviários da C. P.

Concessão de premios

Nos dias 10, 11 e 12 do mês passado foram distribuidos no Serviço Central da Exploração, em Santa Apolónia, os prémios e diplomas de mérito aos agentes que mais se distinguiram nos seus cursos profissionais.

A cerimónia a que presidiu o sr. Lima Henriques, revestiu uma certa solenidade e ao mesmo tempo regozijo que animava o pessoal.

O sr. Eng. Chefe da Exploração fez distribuir uma Ordem do Dia felicitando o pessoal premiado e publicando os seus nomes os quais a *Gazeta* com muito prazer reproduz a seguir:

Pessoal de estação

Chefes

David Abraham Cohen, n.º 1946.....	1.º Prémio
Joaquim Lucio Corregedor Junior, n.º 1819.....	2.º "
Gregorio Oliver Lopes, n.º 1820.....	3.º "
José da Costa Neves, n.º 1900.....	Diploma de mérito
Martinho Mendes Dias, n.º 1836.....	Idem
Augusto Monteiro Valente, n.º 2064.....	Idem
Aparicio Nunes Fructuoso, n.º 1847.....	Idem
Antonio Jorge dor Santos, n.º 1865.....	Idem
Carlos da Conceição Lopes, n.º 2052.....	Idem
Agostinho Lourenço, n.º 1816.....	Idem
João Carlos Moraes Parra, n.º 1961.....	Idem
Joaquim Gomes Carvalho, n.º 1912.....	Idem
Francisco Nascimento Gaspar, n.º 1908.....	Idem
João Roque, n.º 1935.....	Idem
Alberto Lopes d'Oliveira, n.º 1911.....	Idem

Factores de 1.ª classe

Carlos Bento, n.º 2256.....	1.º Prémio
Manoel dos Santos Ferreira, n.º 2086.....	2.º "
Eduardo Costa, n.º 2271.....	3.º "
Arthur Nozes d'Almeida, n.º 2164.....	Diploma de mérito
Antonio Machado, n.º 2072.....	Idem
Antonio de Sousa, n.º 2276.....	Idem
Joaquim Maria Sousa, n.º 2132.....	Idem
João Simplicio, n.º 2249.....	Idem
Homero Silva, n.º 2252.....	Idem
Joaquim Ferraz Anobra, n.º 2189.....	Idem
Manoel Araujo Leitão, n.º 2071.....	Idem
José dos Reis, n.º 2026.....	Idem

Factores de 2.ª classe

João do Vale, n.º 2680.....	1.º Prémio
João Antunes, n.º 1150.....	2.º "
José Coelho, n.º 1345.....	3.º "
João Gomes, n.º 2304.....	Diploma de mérito
Antonio de Almeida Pinto, n.º 1497.....	Idem
Antonio Joaquim Pereira Rezende, n.º 2346.....	Idem
Rodrigo Rodrigues Santos, n.º 1024.....	Idem
Eduardo Ferreira da Costa, n.º 1681.....	Idem
José Leopoldino dos Santos, n.º 1266.....	Idem
Severino Tavares Correia, n.º 2234.....	Idem
Joaquim Ignacio Salvado, n.º 1070.....	Idem
Joaquim Santos Figueiredo, n.º 2011.....	Idem
Joaquim Nunes Bicho, n.º 2527.....	Idem
Francisco Antonio Parro, n.º 2515.....	Idem
Jacinto d'Oliveira, e Silva, n.º 1380.....	Idem
João Amaro, n.º 1828.....	Idem
Candido Fortuna, n.º 2704.....	Idem

Factores de 3.ª classe

Bernardino Antonio Valente, n.º 1631.....	1.º Prémio
Augusto Bernardino Marques, n.º 2195.....	2.º "
Joaquim Vaz Ramos, n.º 2176.....	3.º "
Juberto de Carvalho Jales, n.º 1378.....	Diploma de mérito
Manoel Luiz Fereira de Jesus, n.º 2152.....	Idem
Fausto Manoel da Cunha Pereira, n.º 2265.....	Idem
Carlos Gomes de Carvalho, n.º 1977.....	Idem
Amilcar Rebelo Ribeiro, n.º 1555.....	Idem
Antonio Augusto Nunes, n.º 1463.....	Idem
Julio Cesar Cordeiro da Silva, n.º 1182.....	Idem

As flutuações do câmbio e a sua repercussão nos caminhos de ferro

A propósito do artigo do nosso correspondente em Paris, sr. Ed. Glück, que veio inserto na «Gazeta» de 16 de Maio último, sob o título acima, recebemos do sr. Jorge Le Boag, Director dos Caminhos de Ferro de Lorca a Baza y Aguilas, uma a nável carta com a qual nos enviou um exemplar da tarifa especial n.º 13 de p. v. daquela companhia, aplicável ao transporte de mineral de ferro, da estação de Seron para o Móile de Hornilho, cujos preços são estabelecidos em pesetas ouro.

Trata-se duma tarifa estabelecida sobre a base *ouro* como o autor do artigo preconisava para as tarifas internacionais combinadas, mas afectando apenas o transporte no percurso duma só empresa e o depósito e embarque no porto de Hornilho, que supomos ser do Estado espanhol, não havendo, portanto diferenças de moeda por se passar tudo dentro do mesmo país.

Não é positivamente o mesmo caso das tarifas internacionais, mas nem por isso deixamos de achar muito interessante a tarifa que ainda não conhecímos, pelo que apresentamos ao ilustre director dos caminhos de ferro de Lorca a Baza y Aguilas os nossos agradecimentos pela sua amável gentileza.

COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Nos termos dos Estatutos se anuncia que foram sorteadas, para amortização, as obragações da serie «Mirandela Bragança», com os n.ºs 29.986 a 29.990; 47.416 a 47.420 e 49.766 a 49.770.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativos ao 1.º semestre do corrente ano (coupon n.º 46), começará no dia 1 de Julho p.º fº e continuará até ao dia 16 do referido mês, todos os dias úteis, excepto aos sábados, d-s 11 às 14 horas, e depois às sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento efectua-se, em Lisboa, na Sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 18-3.º, e no Porto, nas Filiais do Banco Pinto & Sotto Mayor e do Banco Nacional Ultramarino.

A importância líquida do imposto de aplicação de capitais e avença de selo e registo é de Esc. 171 por coupon ou obrigação ao portador e d. Esc. 1\$73 para os títulos nominativos.

Lisboa 12 de Junho de 1926.

O Administrador-Delegado, int.
Pedro Joyce Diniz

Manoel da Silva Oliveira, n.º 1143....	Diploma de mérito
Antonio Alves Ribeiro Soares, n.º 1190....	Idem
Alvaro Martins Baptista, n.º 2712....	Idem
Antonio Queiroz Junior, n.º 2615....	Idem

Pessoal de trens

Conductores

Dadid Calado, n.º 1393.....	1.º Prémio
Antonio Constancio, n.º 1626.....	2.º "
Manoel Soares Torres, n.º n.º 1553....	3.º "
Antonio Marques Loureiro, n.º 1540....	Diploma de mérito
Carlos Lopes Larangeira, n.º 1501....	Idem

Guarda-freios

Joaquim Augusto Vicente, n.º 4273....	1.º Prémio
Adelino Lopes, n.º 3874.....	2.º "
Joaquim Nunes, n.º 4567.....	3.º "
Adrião Diniz, n.º 1184.....	Diploma de mérito
Alvaro Dias Pereira, n.º 4385.....	Idem

Pessoal de revisão

Manoel Gomes Moreira de Pinho, n.º 1592....	1.º Prémio
Anastacio José dos Santos, n.º 2465....	2.º "
José Maria dos Santos, n.º 1334....	3.º "
Victorino d'Oliveira Jorge, n.º 4459....	Diploma de mérito