

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 938

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Janeiro de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado - Direcção do S. S. - Tarifa de Transporte Fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro - 1.ª Secção - g. v.
- Aviso ao Públ. 5.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de g. v. (Aprovado por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1926).
- Aviso ao Públ. - Transporte de substancias explosivas - Alterações aos Regulamentos sobre substancias, aprovadas pelo Decreto n.º 2.241 de 29 de Fevereiro de 1916.
- Direcção M. D. - Novo regimen tarifário de grande e pequena velocidade.
- Direcção do S. S. - Novo regimen tarifário de grande e pequena velocidade.
- Aviso ao Públ. - Toiletes-camas.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes - Aviso ao Públ. - Prazos de transporte.

O arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, por J. Fernando de Sousa.	Pag.	17
Os Expressos Nacionais Espanhois.	"	25
A locomotiva mais potente dos caminhos de ferro da Península, por D. Gabriel Urigüen	"	26
Viagens e Transportes	"	27
Ecos e Comentários	"	29
Linhas Estrangeiras	"	30
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	"	31
Inauguração do Instituto para os orfãos dos ferroviários do Sul e Sueste	"	31
Parte Oficial	"	32
Arrematações	"	32
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	"	32
Jayme Martins Coelho	"	32

O arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado

por J. FERNANDO DE SOUSA

REALIZOU-SE no dia 7 do corrente o concurso para o arrendamento dos C. F. E., segundo as bases que a «Gazeta» publicou quando foram submetidas a discussão publica sob a forma do projecto, que depois de modificado foi decretado pelo Governo, conforme noutro lugar as publicamos em edição definitiva. A «Gazeta» fez diversas considerações genericas sobre o assunto em artigos de 16 de Setembro e 1 de Outubro.

As bases eram susceptiveis, como é natural de modificações vantajosas. Conviria, por exemplo, exigir propostas distintas para os dois grupos de linhas, Sul e Sueste e Minho e Douro, embora emanadas da mesma entidade, o que facilitaria a comparação das propostas e a escolha das que houverem de ser preferidas.

Tambem haveria vantagem em definir bem o capital considerado circulante para as necessidades da exploração, a que seria arbitrado juro incluido racionalmente nos encargos da exploração. Não devia ser o capital social das companhias adjudicatarias, em geral immobilizado ou afecto a outros destinos. Pelo menos devia-se explicar, como é obvio, que se trata unicamente do capital circulante necessário á exploração. Haveria ainda vantagem em estatuir a lei do crescimento da percentagem da receita liquida, variando apenas com cada proposta o parametro, da curva para as tornar mais facilmente comparaveis.

Como porém o Governo reservou para si, como é de razão, plena liberdade de resolução, estas deficiencias não teem valôr tal que houvessem de provocar revisão das bases e novo concurso, que teria sob o ponto de vista administrativo e politico serios inconvenientes.

Taes quaes foram decretadas, as bases representam um labor honesto e inteligente, sobranceiro a suspeições malevolas e acusam a coragem benemerita com que o Tenente Coronel Passos e Sousa e o seu distinto colaborador, como chefe de gabinete, engenheiro Manuel Rueda defrontaram com um problema de grande alcance demandando solução radical.

Não são perfeitas as bases? E qual é a obra legislativa complexa que sae perfeita das mãos do legislador como a Minerva da cabeça de Júpiter?

O optimo de realização tardia é o inimigo do bom rapido e oportuno.

Demais, trata-se de contractos sujeitos a revisão em prazo relativamente curto consoante as indicações da experiência.

Fez-se pois o concurso. Apareceram sete concorrentes: um, a C. P. com uma proposta global para os dois grupos de linhas; tres, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães e a Industrial Mineira e o Banco Burnay só para

o M. D.; três, a Companhia Geral de Construções e a Sociedade Geral de Comercio, Industria e Transportes e a União Fabril com duas propostas distintas cada uma para o S. S e M. D.

Dessas propostas damos a seguir o resumo como foi publicado no «Seculo». No acto do concurso e posteriormente foram apresentados protestos e contraprotestos ácerca da situação jurídica dos proponentes.

Com rapidez digna de todo o elogio a Direcção Geral de Caminhos de Ferro organizou o processo do concurso, a que presidiu o director geral assistido pelo engenheiro Chefe da Divisão Central e por um chefe de secção com a presença do Procurador Geral da Republica e transmitiu ao Sr. Ministro do Comercio.

Este, depois de o estudar, determinou que sobre êle emita parecer até 17 do corrente o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sendo nomeado para o relatar uma comissão especial composta dos vogaes engenheiros Jaime de Oliveira, Dr. Correia Guedes delegado da Associação Industrial de Lisboa e Ortigão Peres, chefe de Contabilidade do Ministério do Comercio.

Aguardemos pois o parecer do Conselho e a resolução do Governo, que tem de ser tomada até 22, limitando nos por agora a dar os topicos das propostas.

AS PROPOSTAS

SOCIEDADE GERAL DE COMÉRCIO INDUSTRIA E TRANSPORTES

SOCIEDADE POR QUOTAS

N.º 1 M. D. Pagar ao Estado a renda anual de seis por cento das receitas brutas do tráfego da mesma rede, deduzindo os impostos e reembolsos e uma percentagem sobre os lucros líquidos de 75 por cento, que aumentará com os mesmos lucros na escala seguinte: Percentagem fixa durante os primeiros cinco anos e o sexto e seguintes, aumentando um por cento por cada dez por cento de aumento de lucros líquidos anuais sobre a média de lucros líquidos nos 3.º, 4.º e 5.º anos de exploração, com o limite máximo de 84 por cento.

Para evitar erros de cálculo na fixação do aumento de percentagem, provenientes da comparação de lucros líquidos realizados com diferentes valorizações da moeda, esta comparação far-se-ha, convertidos para este efeito os lucros de cada ano em moeda de ouro dollars ou moeda doutro país em que haja na época a moeda em ouro.

N.º 2 - S. S. A proposta é a mesma, apenas com a diferença de que a percentagem mínima oferecida sobre os lucros líquidos da exploração é elevada a 77 por cento.

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

N.º 3 e 4 - O mesmo para a proposta N.º 1 e 2.

Declarações do Sr. Alfredo da Silva em nome das duas concorrentes:

Para efectivar a garantia de segurança para o Estado e de que a sociedade anónima a constituir, nos termos da base 33, do decreto de 16 de Novembro, se preocupará apenas com o bem comum, nos estatutos dessa futura sociedade figurarão obrigatoriamente as seguintes disposições:

1.º - As suas acções serão todas nominativas e não poderão ser averbadas a estrangeiros; 2.º - Os seus administradores serão todos portugueses; 3.º - Junto do seu Con-

selho de Administração funcionará um conselho geral consultivo, composto dum representante da agricultura, um representante do comércio e um representante da indústria. Farão ainda parte do mesmo conselho geral um delegado da associação de Engenheiros, um delegado do pessoal da linha do Minho e Douro e outro da linha do Sul e Sueste, conforme a rede ou redes adjudicadas. Este Conselho será ouvido em todas as questões dos Caminhos de Ferro adjudicados, que interessem à economia nacional ou ao pessoal dos caminhos de ferro, e sobre as quais o Conselho de Administração tenha que deliberar.

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

N.º 5 - M. D. Compromete-se a pagar ao Estado, de harmonia com o disposto na base VII, uma percentagem variável sobre os lucros líquidos, que aumentará com êstes segundo a escala indicada pela seguinte formula:

P. - 0,66 + 0,01. L. - 9.000, L. 2 + 0,0000075. L. 3 - 0,00000082. L. 4, representando-se nesta formula: P. - A percentagem a pagar ao Estado. L. - O valor em milhares de contos dos mesmos lucros líquidos, conforme são definidos na referida base.

Garante-se, porém, a percentagem mínima de 71,05% (setenta e um e três centesimos por cento) até ao valor de L. 6 (seis mil contos).

Junta a seguir uma tabela para servir de exemplificação dos resultados da aplicação da formula indicada:

Valor dos lucros líquidos	Valor de P.
6.000 contos	71,05 %
8.000 "	72,46 %
10.000 "	73,75 %
15.000 "	76,78 %
20.000 "	80,00 %

Além do que acima se propõe, compromete-se, no caso de lhe ser adjudicada a exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a pedir imediatamente a concessão para a construção e exploração das linhas de Braga aos Arcos e do vale do Lima; e, sendo-lhe dada tal concessão nas condições em que lhe foram já dadas, bem como á Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, as concessões mencionadas nos decretos n.ºs 12.568 e 12.988, respectivamente de 29 de Outubro de 1926 e de 6 de Janeiro de 1927, a iniciar rapidamente a sua construção, de forma a abrir simultaneamente e no prazo de dois anos a contar da aprovação pelo Governo dos respectivos projectos definitivos, os troços que ligam Ponte da Barca com Braga e Viana do Castelo.

Compromete-se ainda, dentro das condições impostas pelas bases do presente concurso:

1.º - A proceder à rápida construção da segunda via entre Porto, S. Bento e Ermeizinde, de forma a te-la concluída no prazo de dez meses a contar da data em que o Governo dê à proponente a respectiva auctorização para começar as obras, estabelecendo depois, entre as referidas estações, um «Block-System» e facilitando, se tanto fôr preciso, o capital necessário para estes trabalhos.

2.º - A concluir rapidamente as obras de alargamento da estação de Campanhã, estabelecendo nela um posto central de «Dispatching-System» que terá a extensão necessária para assegurar a circulação, sem perturbações, de todos os combóios de ou para Porto-S. Bento, qualquer que seja o seu destino ou procedencia e munindo uma e outra das referidas estações de um sistema de sinalização e de encravamento, de forma a permitir o desenvolvimento da já intensiva circulação de combóios, com vantagem para sua segurança e regularidade.

3.º - A reforçar as linhas do Minho e Douro e ramal de Braga e a adquirir as máquinas de grande velocidade necessárias para pôr em circulação combóios de marcha acelerada, facilitando, se fôr necessário, o capital para esse fim, de forma a permitir o estabelecimento de rápidas comunicações entre o Porto e todo o Norte e com a Galiza, Madrid e França.

4.º - A facilitar à Comissão de Viticultura Duriense a criação, nas principais estações, dentro da região demarcada do Douro, de postos para a fiscalização e verificação da baixa a dar nas contas correntes dos lavradores que expedirem vinhos pelos caminhos de ferro.

5.º - Concluir num curto prazo a fixar de acordo com a Governo as construções de linhas já iniciadas e, em especial, a de Contumil, Ermeizinde e Leixões, facilitando, se tanto fôr necessário, o capital preciso.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

PROPOSTA GLOBAL PARA S. S. E M. D.

Nos termos da base VII, oferece ao Estado a percentagem de 70 por cento dos lucros líquidos da exploração. Essa percentagem aumentará com os mesmos lucros, desde aquele mínimo até ao máximo de 85 por cento, segundo a fórmula

$$P - 70 + \frac{L}{1:000}$$

em que P representa a percentagem total a entregar ao Estado, o L a importância dos lucros líquidos expressos em contos, desprezando as fracções de conto. Durante os primeiros cinco anos de arrendamento, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses obriga-se a empregar em melhoramentos das linhas e em material toda a parte que couber na partilha dos lucros líquidos.

A Companhia reserva-se a faculdade, se lhe convier, de fazer uma emissão de 8:000 contos em obrigações, nos termos das bases VI e VII, alínea b), destinados expressamente a custear a exploração das linhas do Estado.

Assim, será: até 3:000 contos, 70 por cento, aumentando a percentagem de 1/2 por cento por cada mil contos, até 12 mil, em que atinge o máximo.

COMPANHIA GERAL DE CONSTRUÇÕES
SOCIEDADE ANÓNIMA

N.º 9 — M. D.

Oferece a percentagem de 80 por cento até 2 mil contos; 90 por cento de 2 até 4 mil contos; 95 por cento sobre os lucros líquidos superiores a 4 mil contos.

N.º 10 — M. D.

Oferece 991 por cento até ao lucro líquido de 2 mil contos; 99 1/4 por cento de 2 até 4 mil contos; 99,5 por cento de 4 até 6 mil contos e 99 3/4 por cento nos lucros líquidos que excedam 6 mil contos.

OS PROTESTOS

O sr. Rui Enes Ulrich, em saguia à leitura da última proposta, formula o seguinte protesto que redige em papel selado:



NA DIRECÇÃO GERAL DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO — A mesa que presidiu ao concurso: da esquerda para a direita do leitor os srs. engenheiro Sousa Rego, Leonildes Rodrigues e engenheiro Frederico Cambournac

BANCO BURNAY
SOCIEDADE ANÓNIMA
N.º 7 — M. D.

Sujeita-se, como todos os concorrentes, às determinações constantes do decreto e bases anexas e cláusulas e condições impostas, e oferece a seguinte percentagem sobre os lucros líquidos da exploração: 8% quando os lucros líquidos não atingem 2 mil contos; 83 por cento, de 2 até 6 mil contos; 85 por cento, quando excedam esta última quantia.

COMPANHIA INDUSTRIAL MINEIRA
SOCIEDADE ANÓNIMA

N.º 8 — M. D.

Oferece uma percentagem mínima de 70 por cento sobre os lucros líquidos, aumentada de 1/2 por cento por cada acréscimo de mil escudos ou fração, até ao máximo de 75 por cento. A estas percentagens acrescerá ainda o aumento de 10 por cento em relação aos lucros líquidos do ano anterior; isto é, aquelas mesmas percentagens serão anualmente acrescidas de 10 por cento da diferença de lucros líquidos apurados em cada ano, em relação ao ano anterior, tomando por base o lucro líquido obtido no primeiro ano da exploração por parte da empresa.

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da cláusula 6.ª do programa do concurso, a que neste acto se está procedendo, aprovado por portaria de 18 de Novembro de 1926, publicado no *Diário do Governo*, II serie, n.º 275, de 22 de Novembro de 1926, protesta contra a legitimidade das propostas apresentadas ao mesmo concurso, pela Sociedade Geral do Comércio, Indústria e Transportes, Companhia União Fabril, Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, Banco Burnay, Companhia Industrial Resineira e Companhia Geral de Construções, com os fundamentos seguintes:

«Quanto à primeira, porque se trata de um sociedade por cotas e não de uma companhia, expressão que sempre se entendeu como significando unicamente as sociedades anónimas de responsabilidade limitada, e que são as únicas entidades a quem o Governo foi autorizado a conceder a exploração das suas linhas férreas, conforme o artigo 1.º do decreto n.º 12:684.

«— Porque não se mostra que esta Sociedade possa ter por objecto a exploração de linhas férreas.

«— Quanto à segunda:

«Porque não se mostra que o conselho de administração da Companhia tenha poderes suficientes para representar a Companhia no presente concurso, nem autorização da assembléa geral ou que haja obtido desta a devida autorização.

«Quanto à terceira:

«Porque tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro

de Guimarães, por único objecto nos termos dos seus estatutos a exploração da linha de Guimarães não pôde, legalmente, por ser estranho ao dito objecto, encarregar-se da exploração de qualquer outra linha férrea.

“—Quanto ao quarto:

“Porque não se mostra que o Banco Burnay possa, nos termos dos seus estatutos, ter por objecto a exploração de linhas férreas nem tal industria se afigura compatível com o carácter especial que a lei atribue às empresas bancárias.

“—Quanto à quinta:

“Porque sendo apenas de 1.200 contos o capital realizado na presente data pela sociedade proponente, não satisfaz, evidentemente, o essencial exigido pela Base VI do decreto n.º 12689, de 16 de Novembro de 1926.

“—Quanto à sexta:

“Porque dos respectivos estatutos se verifica que o seu capital é de 2.500 contos, pelo que incorre na mesma ilegitimidade da anterior.

“Porque no seu objecto não se inclue a exploração de linhas férreas que não se pode considerar abrangida pela expressão genérica de direcção de empresas industriais.

“Porque não se mostra ter o seu conselho de administração poderes suficientes para representar a Companhia no presente concurso sem autorização da sua assembléa geral, nem que esta lhe haja conferido poderes necessários.

Porque insere cláusulas contrárias às que constam do referido decreto n.º 12689 de 16 de Novembro de 1926, que nem constituem base de licitação nem podem ser alteradas.”

Os representantes dos concorrentes visados contestaram o protesto apresentado, na parte que lhes dizia respeito, alegando o sr. Reis Porto que, sendo simples concorrentes e não adjudicatários, não necessitavam ter, as empresas que concorriam, o capital de oito mil contos, fixado no decreto.

Decreto n.º 12.684

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a abrir concurso, entre companhias portuguesas, para concessão da exploração das linhas férreas do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste) segundo as bases anexas, que fazem parte integrante deste decreto com força de lei e baixam assinadas pelos Ministros de todas as pastas,

Art. 2.º As condições do concurso serão elaboradas pelo Ministério do Comércio e Comunicações por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que organizará o respectivo processo.

Art. 3.º A decisão do Governo será publicada no *Diário do Governo*, no prazo de quinze dias contados a partir da abertura das propostas.

Art. 4.º O Governo reserva-se a liberdade de não aceitar nenhuma das propostas, se as garantias ou as vantagens oferecidas não forem consideradas seguras ou compensadoras para a concessão dada pelo Estado.

Art. 5.º A partir do início da exploração de qualquer das rês nos actuais Caminhos de Ferro do Estado, pelas companhias adjudicatárias, será extinta a Administração Geral correspondente, passando os arquivos e os inventários respectivos e quaisquer documentos que não sejam necessários às companhias adjudicatárias para a posse e actualização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º A partir da mesma data referida no artigo 5.º o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado passará a denominar-se «Fundo especial de caminhos de ferro», com as receitas e encargos que lhes são inerentes ou os que por lei lhe vierem a ser atribuídos, ficando a sua administração a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º Fica revogado a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente de-

creto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 16 de Novembro de 1926.

—Antonio Óscar de Fragoso Carmona—José Ribeiro Castanho—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Jaime Afreixo—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—João Belo—Artur Ricardo Jorge—Felisberto Alves Pedrosa.

BASE I

O concurso de concessão de exploração abrange todas as linhas e ramais construídos que actualmente são explorados pelo Estado por intermédio da Direcção do Minho e Douro e Sul e Sueste, subordinadas à Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, bem como todas as linhas e ramais, actualmente em construção, afluentes das rês dessas mesmas Direcções.

BASE II

Essa concessão de exploração compreenderá também a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construídos durante o prazo de concessão e até o termo do mesmo, mediante as condições estipuladas nas bases XXIV e XXV.

BASE III

Serão aceites propostas para a exploração de qualquer das rês (Minho e Douro ou Sul e Sueste) em separado, e também para a exploração das duas em conjunto.

BASE IV

A concessão de exploração será feita pelo prazo de trinta anos, podendo qualquer das partes pedir a revisão das suas cláusulas de cinco em cinco anos, a partir do termo do quinto ano, reservando se o Estado o direito de rescindir o contrato a partir do décimo quinto ano e bem assim o de prorrogá-lo até a data do termo de qualquer concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a das linhas da sua actual rête.

No caso de revisão das cláusulas do contrato, não havendo acordo entre as partes, será o litígio resolvido por arbitragem organizada como se estipula na base XXXI.

BASE V

A exploração por parte das empresas adjudicatárias deverá começar dentro do prazo de cento e oitenta dias, contados da assinatura do contrato de adjudicação, prazo que será aproveitado para se fazerem as operações preliminares necessárias à transferência da exploração, em harmonia com estas bases, podendo iniciar-se essa exploração antes de terminados os inventários dos edifícios e instalações fixas, se o Governo assim o entender.

BASE VI

O capital social subscrito das empresas adjudicatárias, que não sejam empresas ferroviárias já existentes, não poderá ser inferior a 8.000 contos para cada um dos grupos de linhas a explorar, po-

dendo o Governo autorizar a realização imediata de uma parte não inferior a 50 por cento do capital subscrito e exigir a entrada da parte restante quando o julgue conveniente.

BASE VII

As companhias adjudicatárias pagarão ao Estado a renda anual de 6 por cento das receitas brutas do tráfego das rôdes que lhes tiverem sido adjudicadas, deduzidos os impostos e reembolsos, e uma percentagem «variável» sobre lucros líquidos nunca inferior a 60 por cento, que aumentará com estes e cuja escala será indicada pelos proponentes.

Os lucros líquidos serão constituídos pela diferença entre:

a) As receitas brutas do tráfego deduzidos os impostos e reembolsos;

b) As despesas de exploração, incluindo, administração e serviços gerais; 9 por cento do capital social realizado, quando o haja, e a renda anual entregue ao Estado, constituída pela percentagem de 6 por cento acima indicada.

A renda anual será paga pelas adjudicatárias por trimestres vencidos, no prazo de um mês, contado do fim de cada trimestre, mediante liquidações provisórias das receitas brutas, devendo a correção das contas provisórias fazer-se anualmente logo que estejam aprovados os elementos definitivos para o relatório anual da exploração, que as adjudicatárias deverão apresentar ao Governo.

Como estímulo do transporte de mercadorias pobres, mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.), o Estado concederá, em cada rôde às empresas adjudicatárias, uns bónus de 5 por cento sobre o aumento das receitas brutas anuais em relação às que foram apuradas no ano económico de 1924-1925, aumentadas de 1 por cento por ano decorrido, para ter em conta o desenvolvimento normal do tráfego e as influências das novas construções.

No caso de haver *deficit* de exploração será este suportado pelas adjudicatárias e pelo Estado nas proporções estabelecidas para a repartição dos lucros no início da escala acima indicada, feita pelos proponentes.

BASE VIII

As companhias adjudicatárias ficam responsáveis pela conservação e renovação do material fixo das vias, dos edifícios e seu mobiliário, utensílios, etc., que são propriedade do Estado e serão devidamente inventariados, mediante inspecção simultânea pelo Estado e pelas companhias adjudicatárias, devendo os livros de inventário ser assinados por delegados de ambas as partes.

O Governo, atendendo a que depois da concessão devem ser extintos os serviços da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, expressamente declara que não cederá às empresas adjudicatárias o edifício onde êsses serviços se encontram actualmente o respectivo mobiliário.

BASE IX

Do material circulante, locomotivas e seus acessórios fixos, material fixo das oficinas e carris sobressalentes, far-se-ha também um inventário valorizado ao câmbio de Londres, por meio de vistoria passada por três peritos, sendo um nomeado pela adjudicatária, um pelos Caminhos de Ferro do Estado e o terceiro por acordo dos dois primeiros, ou,

na falta de acordo, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Terminada que seja a concessão de exploração proceder-se há de forma idêntica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos entregues pelas empresas adjudicatárias, sendo estas obrigadas a completar o valor do material que lhes foi entregue pelo Estado se o que entregarem for inferior àquele e revertendo para a posse do Estado o excesso de valor se o houver, salvo o disposto no final da base XXV.

BASE X

O material circulante e o material fixo das oficinas já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado será por este pago e entregue às empresas adjudicatárias, aumentando-se ao inventário a que se refere a base imediatamente anterior pelo preço do custo, no local da entrega ás adjudicatárias, expresso na unidade monetária que na mesma base IX se indica.

BASE XI

O carvão, óleos e outros materiais de consumo, incluindo os materiais de via, excepto carris, as ferramentas manuais, etc., existentes em armazém, ou já encomendados e não recebidos, serão pagos ao Estado pelo seu valor de custo, no local da entrega, quando a empresa adjudicatária os não julgue dispensáveis por motivos justificações.

Terminada que seja a concessão de exploração proceder-se há por forma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo Estado à empresa adjudicatária cessante.

As dúvidas que se suscitem sobre o disposto nesta base serão resolvidas pela comissão de peritos estabelecida na base IX.

BASE XII

Os pagamentos a que se refere a base imediatamente anterior poderão ser feitos no prazo máximo de dois anos, em prestações iguais, trimestrais, que vencerão o juro equivalente á taxa de desconto do Banco de Portugal, mediante a garantia que o Governo julgue suficiente ou a entrega de letras avalizadas por um Banco de reconhecido crédito.

Sendo as adjudicatárias empresas ferroviárias já existentes, as garantias acima mencionadas poderão ser constituídas por títulos, com juro obrigatório das mesmas empresas, que serão aceites, com a margem de 10 por cento, pela média da cotação do mês anterior ao da data do depósito a efectuar, deduzindo o valor actual do primeiro cupão a pagar, à taxa de desconto que vigorar no Banco de Portugal.

BASE XIII

O Estado assume todos os encargos financeiros provenientes de actos já realizados, ou em curso, por intermédio da Administração Geral de Caminhos de Ferro do Estado e suas Direcções subordinadas, devendo porém as empresas adjudicatárias satisfazer as obrigações que lhes são impostas pelas bases X, XI e XII.

BASE XIV

Não obstante, pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, as companhias concessionárias terem a livre escolha do seu pessoal, para garantir, no prazo máximo possível, os direitos adquiridos pelo actual pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado pertencente

ao quadro privativo, seguir-se hão as seguinte regras na referida escolha:

1.º O Estado tomará a seu cargo todo o pessoal que já se encontra adido aos quadros, e que vence pelo Ministério das Finanças, dispondo dèle livremente, para o empregar em qualquer outra comissão de serviço compatível com as suas habilitações.

2.º Nomear-se há uma junta médica para cada uma das rôdes a adjudicar, composta por um médico dos Caminhos de Ferro do Estado, um outro nomeado pela emprêsa adjudicatária e um terceiro, presidente, escolhido por acôrdo entre os dois primeiros, ou, na falta dêsse acôrdo, pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

A estas juntas serão submetidos, para exame, todos os empregados dos servicos de escritórios e estações que tenham mais de sessenta annos de idade ou mais de trinta annos de serviço, e todo o pessoal de máquinas, jornaleiro, de trens, de serviço fluvial e de revisão que tenha mais de cinquenta e cinco annos de idade ou mais de vinte e cinco annos de serviço.

O pessoal dos armazens gerais, saúde, oficinas, depósitos, dos armazéns dos serviços, imprensa, tesouraria e quaisquer outros serviços gerais será considerado para êste efeito como pessoal de escritórios.

Serão reformados, por conta da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todos os agentes que as referidas juntas não considerem com as aptidões físicas necessárias ao bom desempenho das funções que lhes competem.

3.º Dos restantes agentes, as emprêses adjudicatárias escolherão o pessoal que julgarem necessário e suficiente para a boa exploração das rôdes que lhes tenham sido adjudicadas, o qual ficará subordinado aos regulamentos das mesmas emprêses adjudicatárias aprovados pelo Governo.

4.º A escolha de que se refere e número anterior deverá ficar no prazo maximo de um ano a contar do inicio da exploração por conta das emprêses adjudicatárias, devendo o pessoal sobrante, se o houver, ser colocado na situação de adido, com os vencimentos fixos actuais, que serão pagos em partes iguais pelo Estado e pelas emprêses adjudicatárias, enquanto os seus serviços não forem utilizados pelo Estado ou pelas emprêses em qualquer outro lugar compatível com as suas habilitações.

As vagas que se forem dando pela reforma, demissão ou falecimento do pessoal escolhido pelas adjudicatárias, bem como os lugares resultantes do alargamento dos quadros, deverão ser preenchidos pelos adidos, de categoria igual, escolhidos pelas referidas emprêses, e não havendo adidos de categoria igual que convenham às emprêses o preenchimento da vaga será feito por promoção até o fim da escala respectiva.

5.º Os empregados que ficarem ao serviço das emprêses adjudicatárias e os adidos que forem entrando nas vagas, conforme o disposto na regra 4.º não sofrerão diminuições nos seus vencimentos, a não ser que todo o pessoal ferroviário das outras companhias a venha a sofrer, por uma forma geral quer por valorização da moeda, quer por outro qualquer fenómeno social que a tal baixa geral dê lugar.

Fica ressalvado o caso de baixa de classe ou perda de vencimentos derivados de pena disciplinar.

6.º Será permitida a troca situações entre o pessoal adido a que se refere a regra 1.º e o pessoal tomado pelas emprêses adjudicatárias, sempre que os agentes de igual categoria façam pedidos conjugados neste sentido e que as emprêses adjudicatárias a isso se não oponham.

7.º Será garantido pelas adjudicatárias o cumprimento dos contratos de trabalho existentes com a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, até o fim do respectivo prazo de validade, ou mediante a aplicação das normas estabelecidas para a rescisão antes de findar tal prazo, entendendo-se que a falta de cumprimento, por parte do interessado, de qualquer cláusula do seu contrato importa a anulação legal do mesmo, mediante levantamento de auto devidamente testemunhado, enviado em triplicado à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

8.º O pessoal superior (de sub-chefe de divisão inclusive para cima na escala hierárquica) que não seja contratado será escolhido livremente pelas emprêses adjudicatárias, ficando adido nas condições da regra 1.º desta Base todo aquele que pelas referidas emprêses fôr dispensado.

9.º No caso de se tratar da escolha do pessoal pertencente à Secretaria da Administração Geral, e havendo duas emprêses adjudicatárias, terá preferência nessa escolha aquele que tiver a seu cargo a rôde do Sul e Sueste.

BASE XV

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

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

As emprêses adjudicatárias assegurarão a representação do pessoal contribuinte, por intermédio de delegados eleitos pelos interessados, na administração da referida Caixa. No caso de serem duas as entidades adjudicatárias a Caixa de Reformas e Pensões será administrada por uma comissão constituída por: dois representantes dos conselhos de administração das duas emprêses; dois delegados do pessoal das mesmas, um por cada grupo de linhas; os Delegados do Governo junto das emprêses adjudicatárias; devendo essa comissão escolher de entre os seus membros o presidente, tesoureiro e secretário, tendo o presidente voto de qualidade.

No caso de ser apenas uma a emprêsa adjudicatária, a comissão administrativa conterá: dois representantes da Administração da emprêsa adjudicatária; dois representantes do pessoal (um por cada grupo de linhas arrendadas); os dois delegados do Governo junto da emprêsa adjudicatária; devendo fazer a escolha dos cargos, como no caso anterior, tendo também o presidente voto de qualidade.

BASE XVI

Para o pessoal que depois de finda a admissão dos adidos, a que se refere o § 4.º da base XIV, venha de novo a ser admitido, pelas companhias adjudicatárias, durante o seu período de exploração

poderão ser estabelecidos novos regulamentos ou novas caixas, devidamente aprovados pelo Governo. As reformas de pensões e de sobrevivência derivadas de tais caixas e regulamentos não serão consideradas para o cômputo do subsídio a que se refere a base XV.

BASE XVII

As companhias adjudicatárias manterão os armazéns de viveres anexos à Caixa de Reformas e Pensões, podendo porém rever o regulamento e tomar as medidas necessárias para que tal instituição não produza lucros avultados nem prejuízos, conservando-se a faculdade da representação do pessoal na administração dos referidos armazéns.

BASE XVIII

Os sanatórios já existentes e o fundo de assistência pertencentes aos Caminhos de Ferro do Estado serão administrados por comissões nomeadas pelas adjudicatárias, repartindo-se o fundo proporcionalmente ao número de agentes de cada uma das actuais Direcções que passem para as adjudicatárias no caso de estas serem duas.

Os delegados do Governo junto das empresas adjudicatárias serão os presidentes natos das referidas comissões, das quais farão parte delegados eleitos pelo pessoal, devendo ser-lhes dada pelas empresas adjudicatárias a conveniente autonomia administrativa.

BASE XIX

As companhias adjudicatárias comprometer-se-ão a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que regulam êsses transportes e a conceder os passes e as reduções que actual e legalmente gosam as entidades oficiais nos caminhos de ferro explorados por empresas particulares.

BASE XX

A exploração da rede do Estado será feita nos precisos termos das leis reguladoras da exploração de caminhos de ferro.

As companhias adjudicatárias em todos os seus actos de exploração ficarão pois sujeitas à fiscalização exercida pelo Governo sobre as empresas de caminhos de ferro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou do organismo que porventura o substitua, sem prejuízo da fiscalização especial a que se referem as bases XXVI e XXVII.

BASE XXI

As empresas adjudicatárias ficam obrigadas a conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como material fixo e circulante, em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias.

Se o não fizerem, serão avisadas pelo Governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder a tais reparações, dentro de um prazo conveniente marcado pela referida Direcção Geral.

Findo êsse prazo e não estando em curso a satisfação da reclamação do Governo, poderá êste mandar proceder às necessárias reparações por sua ordem e de conta das adjudicatárias, que pagará as despesas com elas realizadas e as que, pelo seu procedimento, tiverem sido motivadas, podendo o Governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de

Ferro, apropriar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito, se as adjudicatárias forem omissas em o satisfazer.

BASE XXII

Dando-se o caso de interrupção total ou parcial da exploração da rede adjudicada, o Governo providenciará para que a dita exploração continue por conta da adjudicatária respectiva e intimá-la há imediatamente para que ela se habilite a cumprir as obrigações do seu contrato no prazo de sessenta dias.

Se fundo êsse prazo, contado da data da intimação a adjudicatária não estiver apta a reassumir a exploração da rede adjudicada, pelos seus próprios meios e nos termos do seu contrato, incorrerá, por êsse mesmo facto, na pena de rescisão do mesmo, perdendo o direito a todas as concessões que por tal contrato lhe tenham sido feitas ou tiverem de ser feitas, e o Governo entrará imediatamente na completa posse da rede e da sua exploração, sem indemnização alguma para a adjudicatária e salvo o disposto nas bases IX e XI.

A rescisão do contrato será feita por decreto, ficando salvos das disposições desta base os casos de força maior devidamente comprovados.

BASE XXIII

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

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

BASE XXIV

As companhias adjudicatárias serão encarregadas de proceder aos estudos e à construção de novas linhas e ramais já classificados, ou que venham a ser como afuentes das redes cuja exploração lhes tenha sido adjudicada pela ordem que o Governo entender mais conveniente e que decretará oportunamente.

Feitos e verificados, contraditóriamente, os orçamentos de tais construções e depois de aprovados pelo Governo, a adjudicatária fará a obra, com as verbas do Fundo especial de caminhos de ferro a tal fim destinadas, recebendo uma percentagem por administração, se não tiver já sido incluída no orçamento, e outra percentagem por economias sobre o orçamento.

Estas percentagens serão préviamente concordadas entre a adjudicatária e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e homologadas pelo Governo, devendo ter-se em conta, para o cômputo das economias, a obrigatoriedade da aplicação, nos transportes relativos às obras, de uma tarifa especial para comboios de serviço, que tenha em conta a utilização de máquinas, vagões e carris pertencentes ao Estado, devendo portanto representar apenas a retribuição das despesas realmente feitas pela adjudicatária.

BASE XXV

As obras complementares do primeiro estabelecimento, a primeira renovação da parte metálica da via para as linhas já em exploração que necessitem ser renovadas dentro do prazo de 15 anos, e a aquisição do material circulante necessário ao desenvolvimento do tráfego, serão custeadas pelo Fundo espe-

cial de caminhos de ferro, quer directamente, quer garantindo empréstimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro, mediante aprovação governamental.

Os materiais retirados nas renovações acima indicadas ficarão pertencendo ao Estado, aumentando-se nos inventários.

A execução das obras complementares e a aquisição de carris e seus acessórios e do material circulante poderão ser feitas por iniciativa do Governo, ou mediante requisição justificada da companhia adjudicatária, aprovada pelo Governo, com prévio parecer favorável das instâncias oficiais que por lei devem ser consultadas.

Dando-se o caso de não poder o Fundo especial de caminhos de ferro custear obras ou aquisições de material que sejam julgadas urgentes para uma boa exploração da rede ou para permitir um incremento de tráfego que possivelmente seja desviado para outras linhas ou vias de comunicação diferentes, se houver demora na execução do projecto ou na compra de material, poderá a companhia adjudicatária, com prévio acôrdo do Governo, fazer de sua conta tais obras ou aquisições, considerando-se essa despesa como um empréstimo feito ao Estado, que vencerá juro simples correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal e será amortizado em um prazo máximo de 15 anos, por meio das disponibilidades do Fundo especial, se as houver, ou por encontro na repartição dos lucros líquidos em caso contrário.

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

BASE XXVI

O Governo nomeará, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, um delegado, por cada um dos grupos de linhas a explorar, junto das administrações das companhias adjudicatárias.

As propostas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro deverão recair em entidades que sejam reconhecidamente competentes em matéria de exploração comercial de caminhos de ferro e legislação tarifária, bases essenciais para a defesa dos interesses do Estado numa exploração em comparticipação de lucros.

Estes delegados assistirão, com voto consultivo e suspensivo das decisões até deliberação do Governo quando assim o julguem necessário, a todas as reuniões dos conselhos de administração das companhias adjudicatárias, bem como ás de quaisquer órgãos executivos delegados dessas mesmas administrações.

Tratando-se de empresas adjudicatárias constituídas especialmente para fazer a exploração da rede do Estado, estes delegados acumularão as suas funções especiais com as de comissários do Governo, nos termos da respectiva legislação em vigor.

BASE XXVII

Nenhuma alteração tarifária, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação, redução ou invenção de taxas ou multiplicadores e regras de repartição de tráfego, que possam afectar as linhas adjudicadas em exploração, serão propostas á homologação do Governo, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, alem dos outros requisitos indispensáveis pela legislação em vigor, tenha sido obtido, por escrito, o parecer do delegado do Governo

junto da companhia adjudicatária, que o deverá apresentar no prazo máximo de 15 dias depois de lhe ser entregue o pedido pela referida Direcção Geral

A falta de entrega do parecer no prazo acima indicado será considerada como anuência do delegado á proposta apresentada pela companhia adjudicatária.

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

BASE XXVIII

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idóneas, pelas garantias técnicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que ofereçam maiores percentagens nos termos da base VII.

BASE XXIX

O Governo declara expressamente que, no caso de rescisão do contrato, não fica obrigado a indemnizar a empresa adjudicatária, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização, e bem assim que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da companhia, qualquer que seja o modo e título porque elas tenham sido contraídas, nem garante ou caucionaria contrato de empreitadas gerais ou parciais ou de qualquer outra natureza que a companhia adjudicatária estabeleça com terceiros.

Exceptuam-se os encargos financeiros a que se referem as bases XXIV e XXV.

BASE XXX

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

BASE XXXI

As questões que se levantarem sobre execução, interpretação ou omissão destas bases serão resolvidas por um tribunal arbitral constituído por três membros sendo um nomeado pelo Governo, outro pela companhia adjudicatária e o terceiro escolhido por apontamento das partes.

Não havendo acôrdo nesta escolha será o terceiro o árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

BASE XXXII

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

BASE XXXIII

As companhias adjudicatárias não poderão trespassar sem a autorização do Governo, dada por lei ou

por decreto com força de lei, os direitos e as obrigações derivados do contrato de concessão de exploração a outra companhia, sociedade ou individuo particular.

Paços do Governo da República, 16 de Novembro de 1926.—*António Óscar de Fragoso Carmona—José Ribeiro Castanho—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Jaime Afreixo—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—João Belo—Artur Ricardo Jorge—Fernando Alves Pedrosa.*

Classificação e Índice das bases

	Bases
Objecto e prazos	I a V
Capital	VI
Renda	VII
Transmissão de valores:	
Material fixo e circulante	VIII a X
Material de consumo	XI e XII
Encargos anteriores	XIII
Pessoal	XIV
Caixa de reformas, armazéns de víveres, sanguinários	XV a XVIII
Regras de exploração	XIX a XXIII
Construções, obras complementares, aquisição de material circulante	XXIV a XXV
Fiscalização especial	XXVI e XXVII
Direitos do Governo—Contencioso	XXVIII a XXXIII

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

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

SMMA

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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

OS EXPRESSOS NACIONAIS ESPANHÓIS

Deve ser inaugurado hoje em Espanha o novo serviço dos comboios expressos nacionais há mais de um ano projectados para fazerem o percurso do Norte ao Sul da Espanha e vice-versa.

Uma comissão especial que em 1924 foi nomeada para estudar as principais melhorias a introduzir nos serviços ferroviários, consideram o estabelecimento destes expressos como uma das principais medidas a adoptar.

Neste sentido foram orientados os estudos e recentemente foi aprovada por unanimidade a proposta apresentada pelo Director dos Caminhos de Ferro, Sr. D. Antonio Faquineto.

Em Março do ano findo ficaram assentes as características dos seis expressos, procedendo as Campanhias interessadas do Norte, de M. Z. A. de M. C. P. e dos Andaluzes, ao estudo dos horários os quais foram aprovados pelo Sr. Ministro do Fomento para entrarem hoje em vigor.

Estes novos comboios que substituem tantos outros expressos e rápidos que circulavam ultimamente, teem os seguintes horários:

Combóio número 1.—De Irún a Sevilha e Cádiz:
Saida de Irún, às 9,29; chegada a Madrid (Norte), às 21,40. Saida de Madrid (M. Z. A.) às 22,40; chegada a Sevilha às 9,45, Saida de Sevilha às 9,54; chegada a Cádiz, às 13,5.

Combóio número 2.—De Cádiz e Sevilha a Irún-Hendaya:

Saida de Cádiz às 17,30; chegada a Sevilha às 20,50

Saida de Sevilha às 21,5; chegada a Madrid (M. Z. A.) às 8,50. Said de Madrid (Norte), às 9,45; chegada a Hendaya, às 21,5.

Combóio número 3.—De Irún a Sevilha, Málaga, Granada e Almeria:

Saida de Irún, às 16; chegada a Madrid (Norte), às 7. Saida de Madrid (M. Z. A.), às 9,59; chegada a Sevilha às 21; chegada a Málaga, 23,50; chegada a Granada às 21,30; chegada a Almeria às 23,15.

Combóio número 4.—De Almeria, Granada, Málaga e Sevilha a Hendaya:

Saida de Almeria, às 6,30; saida de Granada, às 8,50; saida de Málaga às 6,40; saida de Sevilha, às 8,40, chegada a Madrid (M. Z. A.), às 20,30. Saida de Madrid (Norte), às 22; chegada a Hendaya às 12,25.

Combóio número 5.—De Madrid a Málaga e Algeciras:

Saida de Madrid, às 18,50; chegada a Málaga às 8,35; chegada a Algeciras, às 11,30.

Combóio número 6.—De Algeciras e Málaga a Madrid:

Saida de Algeciras, às 15,30; saida de Málaga às 19. Chegada Madrid às 10,15.

Está-se agora tratando de harmonizar os horários de todas as outras linhas que teem serviço combinado com as três em que circulam os expressos, de forma a que o novo serviço possa ser bem utilizado pelo público das diversas regiões.

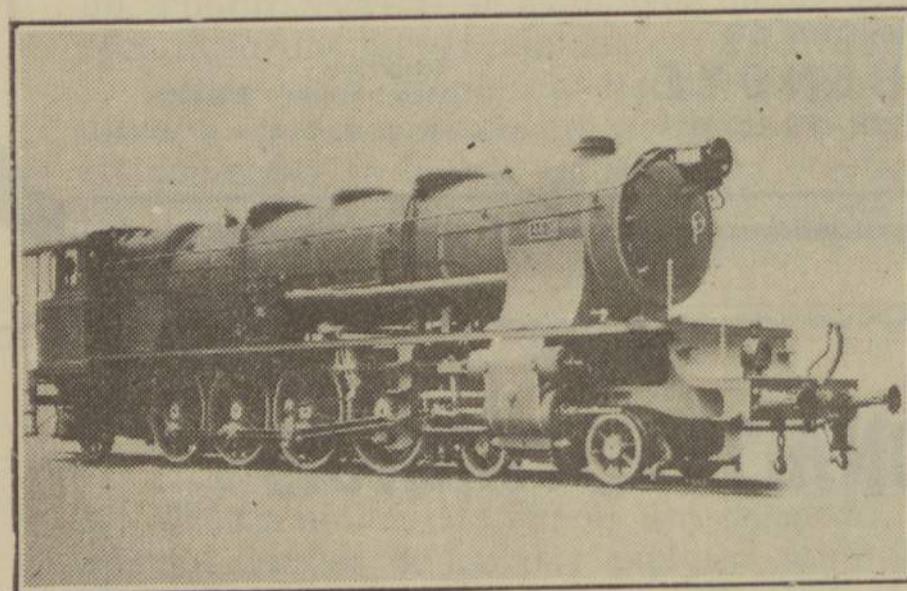
Como se vê é um importantíssimo melhoramento que hoje é inaugurado na nossa vizinha Espanha.

A LOCOMOTIVA MAIS POTENTE DOS CAMINHOS DE FERRO DA PENÍNSULA

por D. GABRIEL URIGUEN

É MBORA para muitos dos ilustres leitores da *Gazeta*, seja, sem dúvida, conhecido o tipo da locomotiva que temos o prazer de apresentar neste número, não deixámos de ter interesse este pequeno artigo que lhe dedicamos, no momento em que as três grandes fábricas espanholas, «La Maquinista Terrestre y Marítima», «Babcock & Wilcox» e «Euskalduna» se dispõem a concluir a série de 20 locomotivas idênticas à de que nos ocupamos.

A locomotiva tipo «Montana» a que nos referimos,



é a consequência dos aturados estudos levados a cabo pelo pessoal técnico da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, cujo fruto foi o projecto que realizado pela casa «Hanomag», de Hannover-Linden, com o esmero e as boas qualidades que caracterizam todos os produtos desta fábrica alemã, constitui uma das indiscutíveis maravilhas da engenharia mundial ferroviária.

O problema que se apresenta à resolução da Companhia do Norte na linha de Madrid a Hendaya, pode considerar-se dividido em três partes, divisão produzida pelas características do perfil da linha.

Um primeiro troço de Madrid a Avila de 121 quilómetros de extensão; outro de Avila a Alsasua de 414, e por último o de Alsasua a Hendaya de 104.

Dadas as características destes três troços, facilmente apreciáveis no perfil que acompanhamos de Madrid a Irun e tendo em conta, por outro lado, as cargas e velocidades que a Companhia do Norte prevê para um futuro próximo, não houve outro remédio senão pensar em motores mais potentes que os actuais.

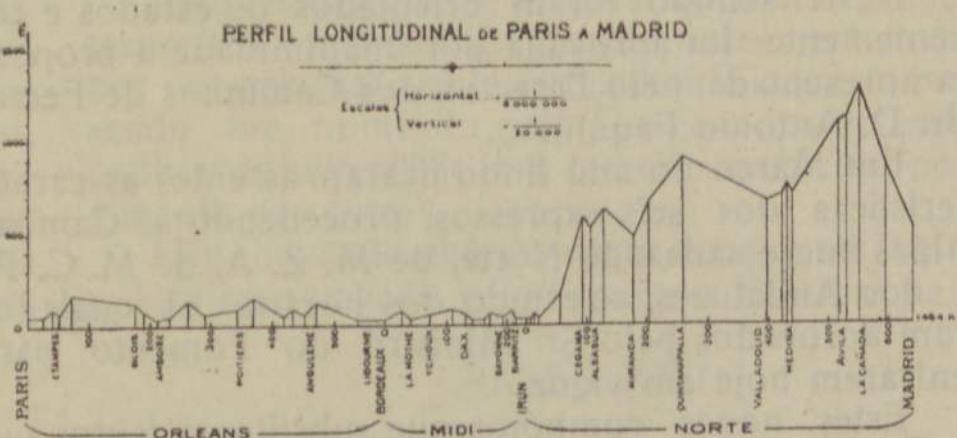
Para o primeiro e terceiro troço foi posta de parte a tracção a vapor, por serem extremamente duras as condições do programa, pois se pretende subir a ram-

pa dos Pirinéos (compreendida no 3.º troço) e a do Guadarrama (compreendida no 1.º troço) a 60 e a 65 quilómetros à hora, com pendentes de 17 milésimas e 400 toneladas de carga, dando lugar tais condições a projectar-se uma locomotiva de características praticamente difíceis, pois, só pelo que respeita a grelha, resultaria uma extensão de 7^m 10, dado bastante eloquente para demonstrar o difícil manejo de tal máquina.

Em consequência disto ficou resolvida a electrificação do projecto Madrid-Avila, (e Villalba-Segóvia que corresponde à linha que de Villalba se dirige a Medina por Segóvia, mas que não faz parte da linha principal) e de Alsasua a Hendaya, electrificação que é de esperar se realize dentro de pouco tempo.

Ficava portanto o trajécto Avila-Alsasua no qual as condições impostas deram como resultado a locomotiva «Montana», a qual devia rebocar e realmente reboca com o resultado mais lisonjeiro que se poderia esperar, as 400 toneladas à 90 quilómetros à hora em rampas até 8 milésimas, e a 55 quilómetros em rampas de 13,5; velocidades normais, é claro.

Após experiências de resultados brilhantíssimos e submetidas a duras provas, a Companhia decidiu-se a encomendar outras 20 à indústria nacional, as quais lhe permitirão cumprir o programa de melhoramentos que pensa realizar e dos quais beneficiarão grandemente as comunicações de Portugal com o resto da Península e da Europa.



NOTA—O perfil de Madrid a Irun acompanha o resto de Irun a Paris, a fim de que se possa apreciar a enorme diferença que existe no trajécto correspondente à Companhia do Norte e o que corresponde às do Midi e de Paris a Orleans. Isso explica o porquê de muitas coisas que pessoas que não conhecem bem o assunto, não compreendem.

Viagens e Transportes

O novo regime tarifário

Foi muito bem aceito pelo público a reforma do regime tarifário de que parte já está em vigor desde o dia 1 dêste mês, como tivemos ocasião de dizer.

O novo processo de taxar é duma grande simplicidade, o que concorre para se dar maior desenvolvimento ao serviço do despacho das remessas.

Oxalá que não se faça demorar a *mise en vigueur* da parte que respeita às tarifas especiais e de despesas acessórias.

E já que falamos mais uma vez do novo regime vamos indicar quais as principais alterações que sofreu a tarifa geral, além do que respeita a preços que foi objecto dum artigo do nosso director, sr. Fernando de Sousa.

Foi incluída na relação das Empresas, a que a tarifa é aplicável, a do Caminho de Ferro Mineiro do Lena, que explora a linha de via reduzida de Martin-gança à Batalha, tendo já em construção novo troço de Batalha a Porto de Mós.

Foi elevada 60 kg. o peso dos suinos que podem ser considerados como bácaros.

Foi fixado em 350 quilos o limite do peso estabelecido para serem taxados como veículos ou a peso os biciclos com carro anexo.

Este limite foi também adoptado para outros veículos (artigos 52.^o e 78.^o).

Foi reduzida a 25 % a majoração a aplicar à taxa dos veículos providos de motor mecânico.

No artigo 4.^o foi acrescentado um § único prevenindo a validação de bilhetes não utilizados para os combóios para que foram vendidos.

Foi estabelecido que o passageiro que, por falta de lugar na classe para que comprou o bilhete, pretenda viajar em classe superior não pode conservar-se na classe superior se aí também não houver lugar em que possa seguir sentado.

Esclarece-se como se contam as horas de abertura e de encerramento da venda de bilhetes (artigo 19.^o) e do despacho de bagagens (artigo 25.^o).

No artigo 21.^o incluiu-se na lista dos objecto considerados como bagagens, as cadeiras e as camas de viagem.

Exige-se que seja feita por escrito a declaração de responsabilidade pelas consequências da inflamação ou derrome da gazolina a transportar como recovagem.

E' estabelecido, tanto para a G. V. como para a P. V., o preceito de que não ficam sujeitos a restrições ou majorações de taxa os volumes de mais de 6^m5 que caibam dentro da caixa do vagão.

Foi ampliada a relação dos géneros frescos a que são aplicáveis os preços da base 6.^o (artigo 29.^o) tendo-se substituído a palavra «peixe» por «pescaria» para assim ficarem compreendidos todos os produtos da pesca (peixe, mariscos, moluscos, etc.).

Esclarece-se no artigo 32.^o que o limite de valor de 500\$00 por quilo dos objectos a taxar como valores e

que não estão expressamente designados no mesmo artigo se refere ao peso líquido da mercadoria e não ao peso bruto do volume.

Relativamente a remessas de gado em G. V. ou P. V. estende-se a concessão que já existia para o transporte do arreio ao transporte de rações e de um balde para dar água aos animais durante a viagem, devendo, porém, ser mencionado na escrituração tudo o que for transportado nestas condições.

E' estabelecida uma redução de 10 % na taxa de transporte, pela tarifa geral, de gado por vagão completo (artigo 96.^o da nova tarifa geral).

Sobre a forma de designar as mercadorias de P. V. estabeleceu-se no artigo 61.^o o novo preceito de que serão recusadas as declarações de expedição que não se ajustem às rúbricas da Classificação Geral, a fim de evitar os incomodos resultantes da má designação.

A's estações incumbe o dever de esclarecer os expedidores sobre a forma de designar as mercadorias.

E' estabelecido no artigo 65.^o um abatimento de 10 % sobre os preços desta tarifa para as máquinas agrícolas como tal designadas na Classificação Geral.

No artigo 95.^o é elevado a 10.000\$00 o máximo do valor dos animais a que é aplicável a tarifa.

No artigo 98.^o esclarece-se o que deve ser considerado mercadoria a granel.

No artigo 99.^o determina-se que nas declarações de expedição deve ser indicado o número da requisição de vagão, se a houver.

No artigo 111.^o (actual 112.^o) estabelece-se nova forma de proceder relativamente a mudança de destino.

Como se vê todas as modificações feitas obedecem ao objectivo de melhorar o serviço e em dar novos benefícios aos expedidores, alguns muito importantes como a redução a metade da sobretaxa nos veículos de motor mecânico, o abatimento de 10 % para as máquinas agrícolas que por excederem as dimensões dos vagões ou de terem peso superior a 3.000 quilos estão sujeitos a sobretaxas especiais.

Importante também é a doutrina do artigo 98.^o que vem esclarecer a confusão que ha muito existe entre mercadoria a granel e mercadoria sem acondicionamento, estabelecendo sinais com que serão marcadas na classificação geral para o efeito da sua exclusiva aceitação por carregamentos do peso mínimo de 6.000 quilogramas ou quando se podem aceitar em remessas de detalhe.

Dentro em breve devem estar concluídos os estudos das tarifas de despesas acessórias e da de transportes em vagão particulares, bem como das especiais internas de g. v. e p. v. das diferentes linhas, que deverão entrar em vigor dentre de alguns meses.

Passageiros de 3.^a classe entre Entroncamento e Setil

Desde ontem, o combóio recoveiro n.^o 202 que fazia serviço de passageiros de 3.^a classe entre Aveiro e Entroncamento, passou a fazer também esse mesmo serviço entre Entroncamento e Setil onde chega às 2^h06; e o combóio de mercadorias n.^o 2005 passou a fazer igualmente serviço de passageiros de 3.^a classe entre Setil e Entroncamento onde chega às 18^h22.

Armazenagem gratuita de remessas de adubos nas estações do Sul e Sueste

Por um recente Aviso publicado pela Direcção do Sul e Sueste foi ampliado o prazo de armazenagem gratuita à chegada para as remessas de adubo, de 2 a 8 dias, sempre que o expedidor declare nas notas de expedição «Armazenagem gratuita à chegada».

Prazos de transporte nas linhas da C. P.

Segundo um Aviso da C. P. recentemente publicado, a partir de ontem, os prazos de transporte, nas suas linhas serão contados como a seguir se indica:

Em grande velocidade:

a) Os transportes fúnebres e remessas de metálico ou valores, criação e animais vivos, gêlo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e pescaria fresca, hortaliças e frutas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a Tarifa Geral (seu art. 58.º e § único) para as remessas de grande velocidade.

b) Quaisquer outras remessas de grande velocidade não designadas na anterior alínea a) serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por cada fracção indivisível de 150 quilómetros de distância a percorrer, não se contando neste prazo o dia da expedição nem o da entrega.

Em pequena velocidade: As remessas serão transportadas num prazo que não deve exceder 48 horas para a primeira fracção indivisível de 50 quilómetros, e de 24 horas para cada uma das seguintes fracções de 75 quilómetros não se contando neste prazo o dia da expedição e o da entrega.

Caminho de Ferro Mineiro do Lena Linha de Martingança à Batalha

A partir de hoje é estabelecido o serviço combinado entre a C. P. e a Companhia do Caminho de Ferro Mineiro do Lena que explora, há já algum tempo a linha de Martingança à Batalha, que foi feita especialmente para serviço das minas de carvão do Lena.

A linha do Lena faz todo o serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade, expedindo para os da C. P. ou delas recebendo remessas que são taxadas nas linhas da C. P. pela tarifa geral, que é comum a todas as linhas do país, e pelos preços de aplicação geral da tarifa especial n.º 1 de p. v.; na linha do Lena unicamente pela tarifa geral, excepto para os materiais inflamáveis, perigosas ou infectas a que são aplicáveis as tabelas n.º 1 a 5 que correspondem às da C. P. n.ºs 1, 3, 5, 13 e 28 da tarifa n.º 1 de p. v.

A distância entre Martingança e Batalha é de 14 quilómetros, pela qual são aplicáveis as taxas que correspondam. Nos percursos da C. P. são as taxas estabelecidas pelas distâncias correspondentes a Martingança. As sobretaxas a aplicar na linha do Lena são as remessas que vigoram na C. P. (multiplicadores 11 e 6).

Despacho Central «Lisboa-Avenidas Novas»

Segundo um Aviso ao Público da Direcção do Sul e Sueste, o Despacho Central «Avenidas-Novas» sito na Avenida Casal Ribeiro n.º 63, aberto recentemente à exploração acha-se habilitado a efectuar em combinação com aquela direcção todo o serviço de camionagem de g. v. e p. v. entre as suas estações de Lisboa P. P., Lisboa, Jardim e Santo Amaro e o referido Despacho e ainda a domicílio, nas condições da tarifa de Camionagem em vigor.

Horário da linha do Vale do Vouga

A partir de hoje é modificada a manobra do comboio mixto de 2.ª e 3.ª classe, n.º 102, que circula às 2.ªs, 4.ªs, 6.ªs e sábados entre Samora e Oliveira de Azemeis, ficando com o seguinte horário:

Sarnada	partida	...	4-20
Albergaria-a-Velha	>	...	4-49
Albergaria-a-Nova	>	...	5-08
Branca	>	...	5-14
Pinheiro da Bemposta	5-22
Travanca-Macinhatá	>	...	5-36
U1	>	...	5-51
Oliveira de Azemeis—chegada	5-59

Aluguer de toletes-camas nas linhas do Sul e Sueste

Desde o dia 1 dêste mês, os preços de aluguer de toletes-camas a que se refere a alínea b) do Cap. VI da tarifa especial interna n.º 1 de g. v., do Sul e Sueste, passaram a ser os a seguir indicados:

PREÇO POR CADA LUGAR

Das estações apalho às da frente cu vice-versa	Barreiro	Tunes	Farofa	Vila Real
Barreiro.... (via Sado)	-\$-	3\$00	3\$50	4\$00
Funcheira... (»)	2\$00	2\$50	3\$00	3\$50
Beja..... (» Sul)	2\$00	2\$50	3\$00	3\$50

Estas taxas estão sujeitas ao multiplicador em vigor.

A marcação dos lugares para os comboios n.ºs 104 e 111 é feita em Lisboa Terreiro do Paço das 12 às 18 do mesmo dia e em Vila Real de Santo António das 8 às 20 também do mesmo dia.

Transportes de explosivos nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção do Sul e Sueste acaba de publicar um Aviso sobre o transporte de substâncias explosivas em virtude das alterações ao respectivo regulamento estabelecido pelo decreto n.º 12.190 de 24 de Agosto último.

Segundo esse Aviso é permitido o transporte de rastilho ou mecha em cápsulas detonantes destinadas às cargas de polvora e de explosivos propriamente ditos, juntamente com estas substâncias explosivas, nessa mesma expedição e no mesmo vagão, quando o peso desses artifícios e cápsulas não excede 200 quilogramas e quando as cápsulas detonantes sejam acondicionados em cunhetes duplos, estando o cunhete exterior separado do interior 5 centímetros pelo menos em todas as faces, e havendo entre os dois cunhetes, palha, pano ou serradura que amortenha os choques.

E' também permitido o transporte em cada vagão de 4.000 quilogramas de polvora ou 2.500 quilogramas de explosivos propriamente ditos e os artifícios a que acima nos referimos.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cam., roupe, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

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

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



ECOS E COMENTARIOS

Piadas de Gare

SÃO raras as estações de caminho de ferro que não tenham ligada a si alguma história picaresca que diga respeito quer propriamente á estação quer a algum povoado proximo.

Bastas vezes, à chegada dos comboios, surge duma janela de carruagem uma cara escarninha e logo se ouve o brado da pergunta, da pergunta que, frequentemente, irrita o pessoal da estação ou os habitantes da região que se encontram na gare.

Com frequencia, é já tão conhecido o grau de irritação que a pergunta provoca que não a fazem à chegada do comboio. Aguardam que ele inicie a marcha, dando aos piadistas garantias de que escaparão ao correctivo possivel; e então é um alarido:

O chefe. Então já aconteceu isto? Então já veio aquilo?

E, enquanto o comboio se afasta, os improprios da gare vão respondendo com acompanhamento, por vezes, de gestos energicos, ao gargalhar dos passageiros.

Por exemplo:

Ha, ahí para baixo, no Alentejo, uma estação em que isto acontece.

Julgo escusado dizer que estação é, porque isso se não torna necessário para a historia, que é a seguinte: O chefe da estação era casado e tinha uma cabra.

E' claro que quem tratava da cabra, quem a arrecoava, quem a ordenhava, quem tinha com ela todos os cuidados, não era o chefe mas sim a mulher, que lhe dedicava extremos de carinho. Ela propria ia prender na pastagem e a ia buscar ao sol posto para a fechar no pequeno curral.

Era ela quem lhe renovava com frequencia a palha da cama e quem a ordenhava, nunca delegando em ninguem o encargo.

E a cabra nedia, de opulenta pelagem, agradecia todos esses estremos cuidado, desentranhando-se numa produção de leite que era a maravilha da região, tanto pela quantidade como pela qualidade.

Aconteceu, porém, um dia, adoecer gravemente a mulher do chefe e passou o chefe, que não tinha criada, a dedicar á cabra os cuidados que a mulher estava impossibilitada de lhe prestar.

O encargo não era pesado e o bom do chefe dispôz-se a cumprilo o melhor que pudesse

Era até uma distração interessante naquele deserto em que as distrações não abundavam.

Na primeira manhã lá foi prender a cabra na pastagem. Aquilo foi obra. A cabra opunha uma seria resistencia. Interiçava-se fincando na terra as patas dianteiras e retezando a corda e só ao cabo de muito tempo de esforços, já com as mãos doloridas pelo puchar forte, o chefe conseguiu amarrar a cabra á estaca da pastagem.

O raio da cabra, hein! — dizia o chefe, olhando as mãos vergoadas.

Mas a sua má disposição passou e ele correu a mão pela pelagem sedosa do animal e foi-se enquanto a cabra lançava uns més tão doloridos que não haveria, naquela redondeza, bode impedido que ouvindo-os se não comovesse.

Ao crepúsculo, o chefe foi buscar a cabra e verificou, com apreensivo espanto, que ela não tinha tocado na pastagem magnifica.

Uma destas! — dizia o chefe. Um pasto que até faz crescer agua na boca e o raio da cabra não lhe tocou!...

Emfim, lá conduziu a cabra para o curral, sempre meditando em qual seria a causa daquela abstinencia do bicho.

Mas, o pior, foi quando o chefe, industriado pela mulher a respeito da tecnica do ordenho, foi proceder a ele.

Nem nada.

O chefe bem lhe apertava as tetas mas nem uma gota do explendido leite que, por causa da doença da mulher, agora mais do que nunca era necessario.

Então as apreensões do bom homem avolumaram-se. Não

havia duvida. A cabra não tinha comido porque estava doente e não dava leite porque não tinha comido.

Passava por ali, no momento, com o rebanho, o pastor duma herda proxima, um velhote conhecido como sabedor em materia de achaques caprinos e logo o chefe o levou ao curral.

O velho observou a cabra, abriu-lhe a boca, pesquisou-lhe os olhos e ao cabo da observação minuciosa opinou que a cabra estava de saude e que talvez tóssesse por falta de habilidade do ordenhante que ela não dava leite.

Ora deixe vêr — e o velhote começou a operação do ordenho.

Mas, nada. As tetas da cabra continuavam a negar-se e o pastor já fazia côro com o chefe, afirmando que nunca lhe aparecera um caso clínico tão embaraçante.

Uma destas! Uma destas! — e prometeu voltar no dia seguinte. Mas, já quando ia estrada fôr, envolvido na noite, que o rebanho levantava, parou e numa corrida voltou atras e topando o chefe bateu-lhe uma palmada no hombro e disse-lhe:

— Por mais que me digam, a doença da cabra é desgosto pela doença da sua companheira.

Aqui se abespinhou o chefe, ofendido por aquela simples hipótese de uma cabra mostrar assim tão fundo sentimento pela doença da sua mulher.

— Parece-me que você está bebedo!

E o outro placidamente:

— Parece-l'isso? Então Deus lhe dê boas noites...

E já a caminho do rebanho, ainda lhe bateu de lá, numa grande convicção:

Pôde crer que não é outra coisa:

Apezar de ter recebido mal a ideia do pastor, toda a noite o chefe se revolveu na cama, com aquela ideia a matraquear-lhe no cerebro.

E já na madrugada, depois dum sono curto alarmado de sonhos bizarros em que a cabra lhe parecia a chorar a sua magoa pela doença da sua mulher, ele acabou por admitir que o caso não era tão disparatado, como lhe parecera á primeira vista, pois que já tinha lido manifestações bem mais admiraveis da sentimentalidade das especies inferiores.

Mas, como havia de dar remedio ao caso?

A mulher não podia ir mostrar-se á cabra, aferrada como estava á cama nas ardencias daquela febre que a fazia delirar.

Como havia de sêr?

Até que, de manhã, já sol fora, a poucos minutos da chegada do comboio, o chefe deu um pulo da cama. Tinha encontrado a ideia salvadora e, d'ahi a pouco, os outros empregados da estação e todos a outra gente que nela se encontrava, viram o chefe vestido com o trajo da mulher, mantilha na cabeça, dirigindo-se de corrida para o curral da cabra, com a vasilha do leite na mão.

E enquanto toda aquela gente ficava fazendo, num pasmo, comentários a respeito do que eles razoavelmente susunham manifestação de loucura do chefe, este era recebido pela cabra com um mé tão alegre que logo se convenceu de que o expediente ia triunfar. E assim foi.

A cabra chegou-se, roçando-lhe o focinho pelo vestido e a breve trecho a vasilha, que costumava ficar meia, ficou cheia a transbordar.

Foi indiscritivel a alegria do chefe, que, completamente alheado de tudo o que não fosse aquele entusiasmo, irrompeu na gare naquele curioso travesti, de leiteira em punha, bradando em frente do comboio, ante o pasmo dos passageiros:

— Já dá leite! Já dá leite!

E noje, quando os comboios por lá passam, raras vezes deixa de haver um gracioso a perguntar:

O chefe. A cabra já dá leite?

TACITOS

O governo da Ucrânia fechou contrato com algumas empresas alemãs para a construção de novas linhas ferreas e remodelação das actuais.

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — Vão começar em breve as obras de construção da linha de Aymonte a Huelva que ligará com a nossa linha do Sul e Sueste em Vila Real de Santo António. A inauguração dos trabalhos assistirá o administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado e o Director do Sul e Sueste.

— Consta que uma empresa estrangeira está estudando uma linha de Ventas de Zafarraya a Granada que será o prolongamento da linha suburbana de Málaga. A ser posto em prática esse trajecto é natural que a sua exploração ficasse a cargo da de Algeciras a Málaga.

— Embora as receitas da Companhia de Andaluzes em 1925 tenham sido inferiores às de 1924, o dividendo a distribuir atinge a quantia de 2.145.628 pesetas, tendo correspondido a cada acção o dividendo de 23,50, livres de impostos.

A Companhia estabeleceu de acordo com a Companhia dos Wagons-Lits um serviço de comboios até o molhe de Cádiz para que os passageiros possam trasbordar-se directamente dos navios para as carruagens.

A Companhia dos Andaluzes para promover o aumento do tráfego de passageiros, facilitando a passagem em trânsito pela Andaluzia dos passageiros vindos da América a visitar a Europa, não se tem poupado a esforços, tendo contratado a aquisição de 20 locomotivas de 65 toneladas; 35 carruagens de bogies, das quais 5 de 1.ª classe; 10 mixtas de 1.ª e 3.ª; 10 de 2.ª e 10 de 3.ª classe; 302 vagões de carga de 20 toneladas, 10 de 40 toneladas, abertos; 100 fechados, de 10 toneladas; 90 plataformas de 12 toneladas e dois acumuladores de gas para iluminação das carruagens.

Desde Dezembro de 1924 a 30 de Abril de 1926 foram nacionalizadas 234.961 obrigações, que somadas com 203.650 que já o haviam sido anteriormente, preface um total de 438.611. As obrigações a nacionalizar eram em Junho último umas 22.211.

Linhos ingleses. — A elevação eventual das tarifas na Inglaterra, levantou de novo na imprensa a questão da carestia dos transportes em caminhos de ferro comparados com os de outros países da Europa.

Antes da guerra as tarifas médias elevavam-se por cada tonelada-milha a 0,9 "penny" na Gran Bretanha, 0,6 na França e na Alemanha, 0,4 nos Estados Unidos; mas deve-se ter em conta que o percurso médio por expedições é de 150 milhas na Alemanha, 200 em França, 500 nos Estados Unidos e de 53 milhas apenas na Gran Bretanha, o que cria condições muito desvantajosas para o tráfego inglês. A natureza do tráfego é também muito diferente nestes diversos países, e se não se comparar senão os elementos que formam o grosso dos transportes britânicos, como por exemplo o carvão, poderiam então as linhas inglesas suportar com vantagem a comparação com as da Alemanha e dos Estados Unidos nas quais esse tráfego desempenha um papel preponderante. Nestes termos se ocupa do assunto a *Railway-Gazette*.

Linhos belgas. — A Sociedade Nacional dos Ca-

minhos de Ferro da Belgica teve em Outubro do ano findo a receita de 232,1 milhões de francos. As despesas ascenderam a 160,5 milhões. Houve portanto, uma receita líquida de 71,6 milhões, de que resulta um coeficiente de exploração de 69,15 por cento.

Nos dois primeiros meses da exploração das linhas pela Sociedade Nacional as receitas chegaram a atingir 433,5 e as despesas 320,9 milhões, o que dá um produto líquido de 112,6 milhões e um coeficiente de exploração nos meses de Setembro e Outubro de 1925 foi, pelo contrário, de 84,98 por cento, cifra que corresponde a 282,4 milhões de despesas e 332,3 milhões de receitas.

Linhos alemães. — Realizaram-se recentemente na Alemanha experiências de adaptação de um dispositivo eléctrico aos caminhos de ferro que permite que os comboios parem automaticamente quando tenham queimado os sinais.

A direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, em virtude do bom resultado das experiências vai dotar as linhas existentes em regiões sujeitas a nevoeiros que não permitem aos maquinistas ver os sinais, desse dispositivo.

Este trabalho deve estar concluído por todo este ano.

Linhos finlandeses. — O primeiro caminho de ferro do Estado da Finlândia foi aberto à exploração em 1862. A princípio dependiam da Administração de Transportes onde se criou uma Direcção para os caminhos de ferro. Em pouco tempo, porém, o tráfego tomou grande desenvolvimento e foi necessário estabelecer uma administração especial, a qual foi criada em 1877, dependendo directamente do governo, tendo a dirigir a um director geral e quatro directores. As rôdes foram-se desenvolvendo e em 1913 dividiram-se em três, não contando com a parte das linhas da fronteira finlandesa em San Petersburgo que era uma divisão especial.

A descentralização não deu o resultado que se esperava, e as divisões foram extintas ficando toda a rôde, desde 1 de Janeiro de 1923 subordinada directamente à Direcção Geral. A Administração Central e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro foi então dividida em nove divisões tendo cada uma um director.

Além das linhas do Estado, os Caminhos de Ferro da Finlândia compreendem algumas linhas de empresas particulares cuja extensão em 1923, incluindo as de via estreita, era apenas de 300 quilómetros.

Os Caminhos de Ferro do Estado têm quatorze linhas.

Conforme as disposições da constituição da rôde do Estado Finlandês, tanto quando dependia da Rússia como actualmente, foi construída e desenvolvida com capitais exclusivamente filandenses. O valor do capital foi avaliado no fim de 1922 em 4.405 milhões de marcos finlandeses (fuck).

Em 1924 a extensão da rôde ferroviária era de 4.419,18 quilómetros.

Este número em relação à superfície e à população do país corresponde a 1,13 km por cada mil quilómetros quadrados nas linhas do Estado e 1,21 km. nas linhas particulares; e a 12,24 e 13,09 km. por cada 10.000 habitantes, respectivamente ao Estado e a linhas particulares.

O desenvolvimento do tráfego nos últimos anos tem sido grande. Em 1921 efectuaram-se 148.630 comboios e em 1924, 182.167, devido especialmente ao aumento do tráfego de mercadorias, tendo-se transportado em 1921, 39.550 toneladas, e em 1924, 55.256 toneladas. Os passageiros foram 74.405 em 1921 e 81.960 em 1924. As receitas elevaram-se de 461.470.000 fuck em 1921 a 641.560.000 em 1924.

A receita por quilómetro de linhas exploradas subiu de 115.67 em 1921, a 250.637 fock em 1924.

As despesas por quilómetro de linhas subiram também de 104.877 a 133.876 fock.

O coeficiente de exploração em 1924 foi de 88,8 por cento.

Linhos suecas.—A rede dos caminhos de ferro da Suécia tinha em fins de 1924, em exploração 15.715 quilómetros o que corresponde a 3,58 Km. por cada 100 quilómetros quadrados e 26,3 quilómetros por cada 10.000 habitantes.

De toda essa extensão, 5.836 km. são explorados pelo Estado, estando os restantes a cargo de empresas particulares.

Estão electrificados 729 Km., dos quais 449 das linhas do Estado, 30 nas linhas particulares de via normal e 250 nas vias reduzidas.

Em 1924 construiram-se 213 Km. ou seja 1,4 %, proporção superior aos anos anteriores, destes 213 Km., estão incluídos 72 Km. que unem Hede, na província de Horgedale com Sveg na grande artéria anterior, que quando estiverem concluídos, unirá a linha de Loppland à rede do Sul da Suécia.

Já foram iniciados e estão muito adiantados os trabalhos, da construção daquela via da grande linha de Malmo a Stokolmo, e a continuação da electrificação, achando-se já concluída a electrificação do troço de Goteborg a Stokolmo onde foi recentemente inaugurado o serviço.

Linhos chilenas.—Segundo os dados estatísticos publicados pela Direcção Geral de Estatística da República do Chile, os caminhos de ferro deste país tinham no fim de 1924, 8756 quilómetros de extensão, pertencendo ao Estado 5.413 e a particulares 3.313, o que representa um total 22,5 quilómetros por cada 10.000 habitantes. As linhas do Estado tinham ao serviço 1.005 locomotivas, 649 carruagens de passageiros, 31 vagões-camas e restaurantes, 7.071 vagões de carga e furgões e 1.063 diversos. As empresas particulares tinham 503 máquinas, 233 carruagens de passageiros, 7 vagões-camas e restaurantes, 9.448 furgões e vagões de carga, e 267 diversos.

As receitas em 1924 atingiram 123.608.841 pesos, contra 117.270.207 em 1923, e a despesa 101.093.928 pesos, o que representa um saldo de 22.568.913 pesos.

O número de passageiros transportados foi de 17.541.985, contra 16.393.670 em 1923 e 15.230.482 em 1922, e o total da carga, a 22.165.099 toneladas, contra 12.388.379 em 1923 e 7.671.613 em 1925, o capital das empresas atingia a 393.922.153 pesos, dos quais 157.820.820 correspondiam ao Estado, pesos 184.347.130 a Empresas inglesas, 43.967.740 a Empresas chilenas particulares e 7.766.486 a Empresas norteamericanas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sociedade Anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

MATERIAL E TRACÇÃO ARMAZENS

Fornecimento de 420 toneladas de óleo mineral escuro para lubrificação.

No dia 23 do corrente pelas 12,30 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 420 toneladas de óleo mineral escuro para lubrificação.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 às 16 horas.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio da estação do Rocio.

Lisboa, 5 de Janeiro de 1927.

O Director Geral da Companhia,
(a) Ferreira de Mesquita

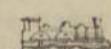
BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

D A N C I N G

DE

L I S B O A



Inauguração do Instituto para os orfãos dos ferroviários do Sul e Sueste

No dia 1 deste mês realizou-se no Bareiro uma grande festa dos ferroviários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a qual despertou grande entusiasmo entre toda a população daquela laboriosa vila.

Foi solenemente inaugurado nesse dia o Instituto Ferroviário cujo fim é cuidar dos filhos dos ferroviários após a sua morte de forma a dar-lhe albergue, e educação e instrução para poderem apresentar-se como seres conscientes na luta pela vida.

Ha 14 anos, como diz o sr. Santos Pimenta, presidente da direcção do Instituto, um discurso que fez expondo os fins da benemérita instituição, que os ferroviários do S. S. lutaram para levar a cabo a aspiração que finalmente agora veem realizada.

Nesse mesmo dia procedeu-se também com toda a solenidade à colocação da primeira pedra para a construção do pavilhão das escolas e ginásio do Instituto.

A's cerimónias assistiram o administrador geral e o director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, srs. engenheiros Correia Leal e Inácio Pimenta, e o engenheiro sr. Carlos Manito Torres, uma das entidades que mais contribuiram para ser levada a cabo tão útil obra, o qual se fazia acompanhar dos vogais da direcção do Instituto, srs. Santos Pacheco, José Prata e Julio Menezes.

No quartel dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste formou-se um cortejo em que, além dos aludidos engenheiros e grande número de empregados do caminho de ferro, tomaram parte o sr. administrador do Conselho Oficial da Guarda Fiscal, a filarmónica União Barreirense, bombeiros voluntários, dez orfãos de ferroviários e muito povo, cortejo que se dirigiu à sede do Instituto, onde se realizou depois a sessão solene.

A tarde foi servido aos pupilos um jantar que decorreu no meio de grande alegria e à noite houve saraú literário e artístico em que colaboraram distintos artistas.

Ha muito a esperar da acção deste Instituto cujos frutos decerto em pouco estarão bem patentes.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 12.988

Atendendo ao pedido feito pela Companhia do Caminho de Ferro de Porto à Póvoa e a Famalicão e pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães sobre a extensão de garantia de juro ao trôco de Lousado à Trofa e ao trôco de Boa Vista à Trindade; sobre a aplicação da vantagem das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899; e autorização para emissão de obrigações além do limite imposto pelo artigo 146.º do Código Commercial; e ainda a concessão das linhas da Póvoa a Espoende, Barcelos e Braga, nos termos da concessão do ramal de ligação das linhas das duas companhias diferentes e tendo em atenção o parecer favorável o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — Que à empreza que fôr constituída pela fusão da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão e Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, a que por decreto com força de lei n.º 12.568, de 26 de Outubro de 1926, foi autorizada a concessão da linha de Trofa por S. Pedro do Avioso ao ponto da linha da Póvoa que os estudos designarem entre as Pedras Rubras e a Senhora da Hora, sejam conferidos:

a) O direito de emitir obrigações sem sujeições aos limites fixados pelo artigo 196 do Código Commercial, precedendo a aprovação do Governo;

b) A concessão da linha da Póvoa a Espoende, Barcelos e Braga, nos mesmos termos da concessão referida no citado decreto n.º 12.568, mas sob condições de a prolongar de Braga a Guimarães;

c) A garantia de juro nos mesmos termos do decreto n.º 12.568 ao trôco entre Trofa e Sousado e ao trôco entre a Boa Vista e Trindade, com exclusão da estação da Trindade;

d) Das vantagens das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, apensos os auxílios das câmaras para expropriações, a isenção de impostos sobre dividendos de acções e juros de obrigações, elevada a quarenta anos, e a importação livre de direitos do material fixo e circulante para a construção e exploração.

Art. 2.º — Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tanto inteiramente como nêle se contém.

Os ministros de todas as repartições o façam imprimir publicar e correr. Dado nos paços do Governo da República, em 27 de Dezembro de 1926. — António Oscar de Fragoso Carmona — José Ribeiro Castanho — Manuel Rodrigues Júnior — Átilio Augusto Valdés de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Julio Cesar de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pêdroso.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão do Movimento e Trafego

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1926 (segundo semestre do ano económico de 1925-1926), está nos termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações que a mencionada Companhia, entre nos cofres do Estado com a quantia de Esc.

41.205\$82 (quarenta e um mil duzentos e cinco escudos e oitenta e dois centavos) como liquidação definitiva desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 17 de Dezembro de 1926.

O Ministro do Comércio e Comunicações

(a) *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho do corrente ano (segundo semestre do ano económico de 1925-1926) está nos termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de Esc. 129.255\$33 (cento e vinte e nove mil duzentos e trinta e cinco escudos e trinta e tres centavos) como liquidação definitiva desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 17 de Dezembro de 1926.

O Ministro do Comércio e Comunicações

(a) *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de carris e de fracções de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7", 95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importância secundária, em linhas de minas, em postes telegráficos ou de energia eléctrica, e em muitas outras aplicações gerais de construção civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviço dos Armazens Gerais da Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Explora,
Joaquim Abrantes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVIÇO DE CONTABILIDADE CFNTRAL

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 Manoel Duarte da Bernarda também conhecido por Manoel Bernardo, factor de 1.ª classe reformado n.º 899, contribuinte n.º 1089 à pensão de sobrevivência por elle legada, como Contribuinte da Caixa de Reformas e pensões do referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viúva Emilia de Jesus Garcia também conhecida por Emilia Garcia.

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

Lisboa, 22 de Dezembro de 1926.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central

M. Barqueira

Jayme Martins Coelho

Partiu para Tomar onde foi montar a sua agência comercial na Rua Marquez de Pombal 42, o nosso presado amigo e conhecido comerciante sr. Jayme Martins Coelho.