

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 40.º ANNO

e 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. Glück - Rue George Sand 34 - Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 945

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Maio de 1927
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Souza	pag. 121
O novo Director Geral dos Caminhos de Ferro	" 124
Engenheiro Moraes de Almeida	" 124
Viagens e transportes	" 125
Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha	" 126
Linhos estrangeiras	" 128
Arrematações	" 129
Conselho Superior de Caminhos de Ferro	" 129
A electrificação dos caminhos de ferro no Japão	" 130
Parte Oficial	" 131
A arquitectura das estações dos Caminhos de ferro nos Estados Unidos	" 132

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	pag. 130
Os habitantes do Sabugo e povoações próximas pedem à C. P. paragem de mais comboios	" 132
A reconstrução da rede ferroviária da Companhia do Norte da França	" 133
Ecos e comentários	" 134
As novas locomotivas, tipo Mikado, do Canadian Pacific Railway	" 135
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	" 136
Jardim Zoológico	" 136
O «Comércio do Porto»	" 136
Conselho de Economia Nacional	" 136
Louvor a um ferroviário	" 136
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta	" 136

O ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

Os seus antecedentes

por J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação do n.º 944)

III

A ORGANISACÃO ACTUAL

VEIU, após conhecidas peripecias, a revolução de 19 de Outubro de 1921 dissolver o conselho e impôr uma comissão administrativa, de que era alma um obscuro empregado de carteira e que ficara encarregada de elaborar em curto prazo nova organização de serviços. Só foi esta promulgada por Decreto n.º 8024 de 18 de Junho de 1923, para ser publicada de novo cinco meses depois com fundas alterações a pretexto de ter saído *com algumas incorreções*. Foi uma verdadeira falsificação de textos.

Por esse diploma creou-se uma Administração geral, que compreende o Conselho de administração, o Conselho fiscal, A Secretaria geral, o Serviço de Saúde, A Direcção dos Serviços comerciais e financeiros, a Direcção dos estudos e construções, o Serviço do Contencioso e as Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.

O Conselho de Administração tem 10 membros, incluindo os quatro directores e administrador geral e um adjunto adido, em vez de um presidente e 12 vogais segundo a organização de 1919. Em compensação há mais o Conselho fiscal com 5 membros. As funções anteriormente atribuídas ao Conselho passaram quasi todas para o administrador geral.

Assim, não só este preside ao Conselho e tem competência para autorizar obras e adjudicar fornecimentos até 30.000\$00, indo a competência do Con-

selho até 100.000\$00, como ainda autoriza pagamentos, aprova regulamentos, submete contas á aprovação, propõe quadros e promoções, concede passes e bonus e toma a iniciativa de propostas ao Governo.

O orgão preponderante é a Direcção dos serviços comerciais e financeiros, á qual preside o administrador geral adjunto, que é ao mesmo tempo vice-presidente do Conselho.

Essa Direcção comprehende 4 Serviços, a saber: Fiscalização, Trafego e Reclamações; Estatística; Contabilidade e Thesouraria; Aprovisionamentos, com 4 repartições, 2 divisões e 19 secções.

O director nomeia, coloca e promove o pessoal da sua direcção, propõe quadros, dá instruções aos directores do S. S. e Minho e Douro sobre os serviços a seu cargo, corresponde-se com as direcções de outras linhas, estuda os contractos de serviço comum e combinado.

Essa direcção regula os fornecimentos de material, efectua-os, paga-os e escriptura-os. Superintende em toda a contabilidade de receitas e despesas. Resolve as reclamações do tráfego.

Os abastecimentos são por esta determinados, havendo uma comissão permanente de aquisição e recepção de materiais a que pertencem os chefes dos serviços de exploração, sem ingerência dos respectivos directores.

E' contra todos os bons princípios de administração a concentração, nas mãos do mesmo funcionário, de tudo quanto respeita liquidação de receitas e despesas, fornecimento de materiais, processo e

escripturação de despesas, não havendo a necessária distinção de identidade ordenadora e fiscal, da que administra, cobra e paga.

As direcções de exploração foram amputadas dos 4 Serviços, que passaram para a Direcção de serviços comerciaes e financeiros, ficando apenas com secções subordinadas directamente a esta.

Do mesmo modo os serviços de saude e construção passaram para a Administração geral, tendo, nas direcções de exploração, secções dos serviços directamente subordinadas áquele.

As direcções de exploração ficaram reduzidas aos serviços externos de Via, Tracção e Movimento e a multiplas secções da Administração geral, a ela ligadas directamente.

Mal se comprehende que a elas presida um director e um sub-director onde bastava, quando muito, um chefe de exploração.

Que funções passam a desempenhar os directores de exploração? Nominalmente teem sob as suas ordens uma divisão de Saude, mas estas estão directamente subordinadas ao serviço de Saude da Administração geral.

Do mesmo modo está sob as suas ordens uma Repartição de Contabilidade com 3 secções, respetivamente de Fiscalisação, Trafego e Reclamações, mas essas Secções estão sujeitas ao Serviço central, que lhes dá instruções directas. Nenhum serviço, nem Secção de Estatística, fica nas direcções, havendo-o apenas na Administração geral e o seu chefe pede elementos directamente a todos os chefes de serviço. Ainda aqui não teem ingerencia os directores de exploração.

Teem estes na sua direcção uma repartição de Contabilidade com uma Secção de receitas e despesas e outra da Caixa, e ainda uma de Tesouraria. Há tambem uma secção de Contabilidade em cada um dos tres serviços externos.

Mas as repartições de Contabilidade e a secção de Tesouraria estão sujeitas ao serviço central, com o qual se correspondem directamente e que dá todas as instruções ás contabilidades dos serviços.

Que valor teem duas direcções de exploração sem ingerencia nos seus serviços de saude, de fiscalisação, estatística e trafego, de contabilidade e tesouraria de armazens geraes?

Nem se obteve a unificação de orgãos dirigentes, que permitiria reduzir as direcções a duas divisões de exploração, tendo apenas os serviços de Via, Trac-

ção e Movimento, nem se respeitou a tradicional unidade das Direcções de exploração, com um orgão administrativo superior no Conselho ou na Administração geral.

E a presidir a essa Direcção dos negocios comerciaes e financeiros, com toda a importancia e complexidade das suas multiplas e absorventes funcções ficou um simples chefe de secção de escriptórios, a que se outorgaram galões de oficial de engenharia e se deu a categoria de administrador geral adjunto.

Podia-se ter simplificado a organização das Direcções, reduzindo o numero de serviços e secções, que tem criado um verdadeiro mandarinato de multiplas graduações. Nestas, como nos serviços centraes da Administração, havia logar para consideraveis economias.

Sucedeu o contrario e fez-se de um empregado o verdadeiro administrador geral dos caminhos de ferro, subalternizando á sua acção engenheiros e outros funcionários com longa tolha de serviços. Na realidade e pela força das circunstancias, o verdadeiro administrador geral é o que segundo a organização tem apenas a categoria de adjunto. E para completar a subversão de todos os principios de hierarquia e de administração escrupulosa creou-se um inutil logar de administrador geral adido para nele prover um antigo conductor chefe de secção de via e obras, sem prestigio entre o pessoal.

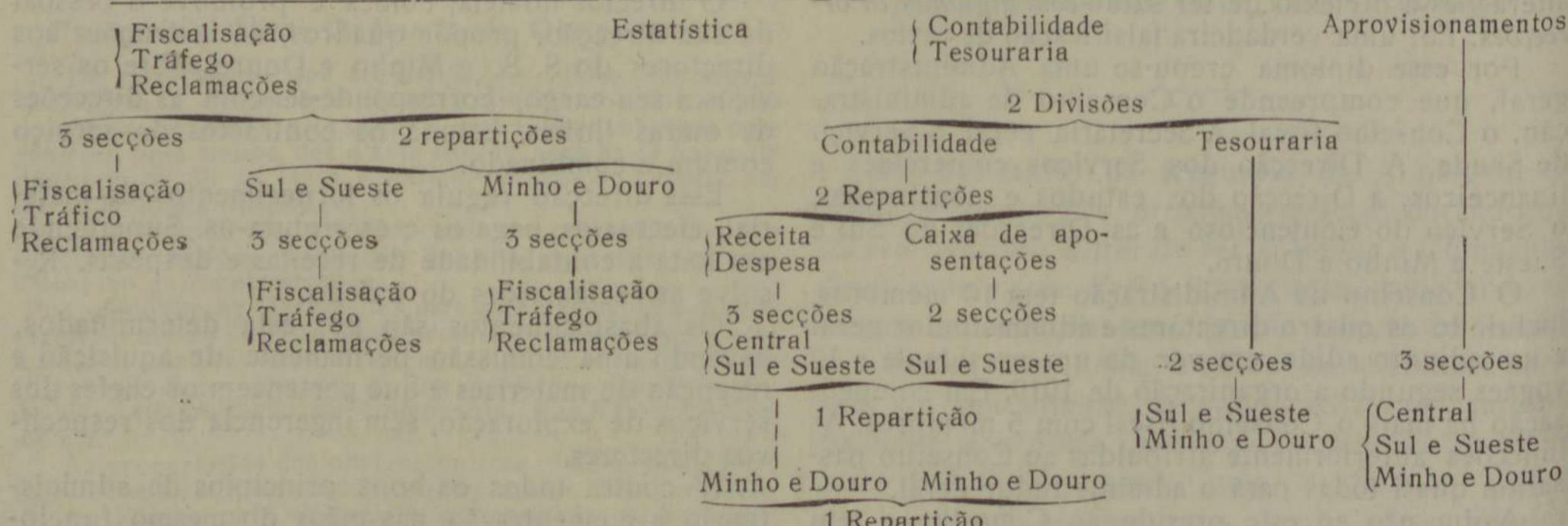
O esquema seguinte mostra a complicação destas engrenagens, fonte de frequentes conflitos e o papel absorvente reservado ao director dos serviços comerciaes.

Quando era de recomendar a extinção do serviço de construções, realizando a economia de o fundir no de via e obras, cria-se na Administração geral uma Direcção de estudos e de construção com uma secção central e dois serviços um do S. S., outro do M. D. dividido, cada um em secções, mas que não ficam sujeitas aos respectivos directores como até agora.

A que obedeceu esta criação de um orgão central, a não ser a considerações de carácter pessoal e ao propósito de conservar a categoria de vogal do Conselho a um alto funcionário provido nessa direcção?

Creou-se um serviço do Contencioso com 7 consultores juridicos, 3 dos quaes da Direcção dos ser-

Direcção dos serviços comerciais e financeiros



Resumo: — 1 Direcção, 4 serviços, 2 Divisões, 4 Repartições e 19 Secções.

viços comerciais e financeiros, quando o maximo que se poderia admitir seria um junto da Administração geral e outro junto de cada Direcção de exploração, e estes mesmos só se justificariam se as direcções conservassem a sua organisação completa anterior.

É digna de especial menção a liberalidade de organisação do Serviço de Saúde.

O quadro médico do M. D. comprehende um médico chefe de divisão, 19 especialistas e 56 médicos de clínica geral.

O quadro central tem 3 médicos com vencimento, 18 médicos de clínica geral e 26 especialistas. O do S. S. tem 1 médico com vencimento e 60 médicos das secções. Tem pois a Administração dos C. F. E. 184 médicos ao seu serviço.

Nos serviços de via e obras, que se dividem em secções, introduziu-se a inútil complicação de uma repartição central com duas secções, uma de expediente outra de contabilidade e de duas divisões: uma de estudos outra de obras metálicas e outra de vigilância e conservação, subdividindo-se a segunda em secções.

Para quê êste órgão intermédio das divisões entre o chefe do serviço e as secções? Mais um gráu dispensável do mandarinato.

O mesmo luxo de organisação se nota no serviço de tracção, com uma repartição central, tendo uma secção de expediente e outra de contabilidade, uma repartição técnica e duas divisões, uma de material e tracção e outra de oficinas e serviços eléctricos.

E que multiplicidade de categorias no pessoal graduado! Assim na divisão das oficinas há, além do chefe da divisão, um inspector chefe e um inspector acima dos contramestres, como na tracção há abaixo do chefe de divisão um inspector chefe, 2 inspectores, antes de se chegar aos chefes e subchefes do depósito.

Do mesmo modo na repartição técnica há um chefe de secção de desenho entre o chefe de repartição e os desenhadores.

O somatório de todo êste luxo de categorias é o considerável aumento de despesa que se tem acentuado cada vez mais.

Não é de recomendar a existência de um quadro privativo de engenharia em contrário da tradicional unidade do quadro de obras públicas, que fornecia o pessoal técnico aos C. F. E., recebendo-o quando neles deixava de servir.

Numa reforma profunda dos serviços dever-se ia restabelecer as normas tradicionais, favoráveis à boa utilização do pessoal técnico nos diversos grados da sua hierarquia e à fácil solução de conflitos pela deslocação de funcionários técnicos.

Não se propõe a comissão analizar mais minuciosamente a organisação, somatório de sucessivos abusos e imposições do pessoal. Bastam as notas aqui exaradas para mostrar onde está a fonte da excessiva despesa e mau serviço das linhas do Estado.

IV

AS CONTAS DE RECEITA E DESPESA

Pretendeu a comissão, como era natural obter esclarecimentos minuciosos acerca das receitas e despesas de exploração e do fundo especial.

O último relatório publicado (e todos desde 1910-1911 são demasiado lacónicos) abrange o exercício de 1917-1918; faltam pois relatórios de 5 exercícios. As estatísticas por anos civis param em 1921. As contas de gerência estão muito atrasadas.

Compilámos dos relatórios das companhias os dados estatísticos relativos a 1922.

Dos C. F. E. apenas foi dado um sucinto mapa das receitas e despesas de exploração por anos económicos, que não é autenticado por qualquer assinatura. Figuram nele, em relação ao ano económico de 1922-1923 para toda a rede do Estado, as receitas totais do tráfego, a que são indevidamente deduzidos os 750 contos, que deviam ser entregues ao Tesouro e que são um encargo financeiro e não uma receita alheia à do tráfego que haja de deduzir-se, como a dos impostos.

Assim em 1922-1923 a receita do tráfego líquida de impostos foi, nos C. F. E., de 47:902 contos e a despesa de 65:985, sendo o coeficiente 1,38 e o *deficit* de exploração de 18:082 contos.

As despesas não vem desdobradas por serviços, como seria indispensável, nem se indicam as extensões exploradas, nem ainda o percurso dos combóios.

O outro mapa, relativo às receitas e despesas do fundo especial, não merece confiança, não menciona os saldos que transitam de ano para ano.

Desde 1919 essa receita dos impostos de todas as linhas do país reverte para o fundo especial.

Eis as receitas em contos só dos C. F. E. e as que são atribuídas ao fundo especial, que englobam as das companhias:

	Contos C.F.E.	Fundº especial
1919-1920	1:022	2:316
1920-1921	1:298	4:174
1921-1922	3:216	6:659
1922-1923	7:035	5:500

Os impostos em linhas de companhias somam quantia bastante superior à dos C. F. E. Tendo-se pois cobrado 7:035 contos nestes em 1922-1923, o fundo especial deveria receber mais de 15:000 contos e não 5:500 como indica o mapa.

E não se alegue que essa diferença provém de atrazos nas entregas pelo Ministério das Finanças, pois desde a vigência da organisação de 1919 ficou estatuído, no artigo 49.^º do decreto n.^º 5:605, que as importâncias dos impostos de trânsito e sêlo nas linhas de companhias serão por estas incorporadas no fundo especial.

Em perto de cinco anos houve tempo para suscitar o cumprimento desse preceito.

As receitas próprias de 1922-1923 deviam pois ser superiores a 16:000 contos e os encargos de empréstimos e garantias pouco excedem 2:620 contos.

As verbas dispendidas com construções e material circulante não vem desdobradas, de modo que se ignora a sua aplicação.

Graças à abusiva cedência da totalidade dos impostos em todas as linhas do país ao fundo especial dos C. F. E., sem ao menos reservar uma parte da receita para novas linhas tributárias e complementares das companhias, há naquele disponibilidades suficientes para avultadas operações de crédito. Pois em vez de se proceder nos termos da lei orgânica especial, veio a lei n.^º 1:327, de 25 de Agosto de 1922, destinar 29:950 contos, saídos do alargamento da circulação fiduciária, a obras complementares e troços novos às linhas do Estado.

Por esta forma onera-se o Tesouro com a cedência dessas receitas e ao mesmo tempo é por suprimentos seus que se vão saldar os *deficits* de exploração.

Pode haver maior desordem financeira, mais absoluta auséncia de método na política ferroviária?

Essa situação é agravada pela falta de contas regulares publicadas.

Não nos foi fornecida nota dos empréstimos contraídos, com as respectivas anuidades, referindo-se o último mapa a 1917-1918.

V

O ESTADO DO MATERIAL CIRCULANTE

Quiz a comissão inteirar-se do estado do material circulante.

Os mapas que obteve resumem-se nos seguintes dados:

SUL E SUESTE

	Avaria-das	Em reparaçao	Em serviço	Total
Locomotivas	21	30	42	93
Salões e carruagens	—	24	122	146
Automotrices	—	2	—	2
Furgões	—	10	45	55
Vagões	3	335	1:242	1:580

MINHO E DOURO

	Em reparaçao	Serviço	Total
Locomotivas :			
Via larga	8	54	62
Via estreita (5 em montagem)	3	19	27
	11	73	89
Salões e carruagens			
Fourgões	15	184	199
Via larga	7	39	37
Yagões	11	646	657
Salões e carruagens	1	40	41
Fourgões	11	11	11
Vagões	9	120	129
	43	1:031	1:074

Estes dados numéricos sugerem varias reflexões. Pelo que respeita ao Sul e Sueste, as 21 locomotivas avariadas compreendem 6 construídas de 1861 a 1865 e 5 de 1878 a 1886, que porventura não vale já a pena reparar. Mesmo com essa reserva, ficam 10 locomotivas avariadas e 30 em reparação, ou 40 em 83, que é uma percentagem enorme, devendo-se observar que das 42 dadas em serviço, muitas são as que andam em mau estado, a julgar pelas avarias e consequentes perturbações de marcha de combóios que ocorrem naquelas linhas.

É igualmente excessivo o número de veículos em reparação, 24 carruagens em 142 ou 17 por cento e 335 vagões de 1:577 em 21 por cento, 2 automotrices de 2 ou 100 por cento. Deve-se notar que os vagões compreendem uma importante remessa adquirida recentemente.

O Novo Director Geral dos Caminhos de Ferro

Para a vaga deixada pelo engenheiro Sr. Antonio José Dantas que, a seu pedido, foi apresentado desde o princípio do mês passado, foi nomeado Director Geral dos Caminhos de Ferro o engenheiro de 1.^a classe do quadro das Obras Publicas, que estava desempenhando o lugar de Chefe de Divisão de Via e Obras, Sr. Alvaro de Sousa Rego.

Congratulando-nos com a justa nomeação, felicitamos o Sr. Engenheiro Rego

Estas excessivas percentagens resultam dos frequentes acidentes a que dá lugar o desleixo e imperícia e falta de fiscalização do pessoal e mais ainda da escassa productividade das oficinas.

O regime das 8 horas e sobretudo a indisciplina, que nesse como em todos os serviços se manifesta, obriga o pessoal graduado a um retrairoamento nocivo para evitar desacatos de que é ameaçado.

No Minho e Douro é relativamente pequeno o número de locomotivas em reparação, 11 em 79, pois das 89 existentes devemos deduzir 10 de via estreita há pouco recebidas.

Parece demasiado exíguo o número de carruagens e vagões em reparação, mesmo deduzindo os que se receberam ultimamente, 291, pelas reparações; 43 veículos em 1:074 não correspondem ao movimento mínimo de reparações que deve haver numa linha.

Consta à Comissão que nas oficinas do Minho e Douro se trabalha e produz em condições mais satisfatórias que no Sul e Sueste.

Importa observar que esta última direcção nenhuns esclarecimentos prestou acerca do material da via fluvial, que era outro tempo objecto dos mais minuciosos cuidados de conservação e que hoje se encontra em tal estado que teve que ser aproveitado o rebocador *Vitória* para serviço de passageiros e alugado um vapor à Parceria.

Quantos estão em serviço e quantos em reparação? Não tem a comissão meio de o saber.

Consta que está em execução um vasto plano de transformação e ampliação das oficinas do Sul e Sueste, cuja adjudicação deu lugar a reclamações e concentrou nas mesmas mãos o fornecimento de máquinas-ferramentas e construção dos edifícios.

Foi a proposta preferida a mais favorável aos interesses do Estado?

Convene indicar o material circulante contratado em conta das reparações alemãs.

Locomotivas 46, compreendendo 10 Mallet para via estreita, já recebidas.

Carruagens, 60; vagões, 466, recebidos, 291; furgões, 11; pontes girantes, 10; barcaças, 6; britadeira, 1, já recebida. Taboleiro da ponte de Alcácer. Drenas, 10, já recebidas.

Todo este material representa um desafogo considerável para a exploração. Basta observar que para 1:340 quilómetros de linhas ficavam mais de 200 locomotivas. De pouco servirá essa abundância de material, se as condições da conservação e reparações se não modificarem.

É de notar que só agora se adquire o taboleiro para a ponte de Alcácer, obra principal da linha do Sado, cuja construção, começada em 1913, ainda aguarda a conclusão da ponte. O que essas delongas têm custado ao Tesouro e à economia da região!

(Continua)

Engenheiro Moraes de Almeida

Foi nomeado administrador da C. P. para a vaga resultante da exoneração do sr. dr. Domingos Pereira, o nosso amigo, sr. Fernando Moraes de Almeida (Conde de Castelo Mendo,) antigo Engenheiro Chefe de Serviço de Tracção da mesma Companhia.

A nomeação do Conde de Castelo Mendo, que conta entre a classe ferroviária com muitas simpatias, foi recebida por todos os seus amigos com regozijo.

Receba o ilustre engenheiro as nossas felicitações.

BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

LISBOA

Viagens e Transportes

Despacho Central do Cartaxo

Abriu ao serviço público no dia 1 dêste mês um posto de despacho denominado Cartaxo-Central situado na vila do Cartaxo, e destinado a fazer o serviço de transportes de passageiros, bagagens e mercadorias em grande velocidade, entre a estação de Setil aquela vila.

Os transportes são feitos ao abrigo da respectiva tarifa de Camionagem que entrou em vigor no referido dia 10 a qual estabeleceu a venda em Cartaxo Central de bilhetes directos simples das três classes directas para as estações de Reguengo, Azambuja, Carregado, Vila Franca, Alhandra, Alverca, Póvoa, Sacavém, Olivais, Braço de Prata, Campolide, Lisboa R, Santarem, Entroncamento, Muge, Marinhais, Coruche, Quinta Grande, Lavre, Comba e Vendas Novas.

Por seu termo a C. P. terá à venda naquelas mesmas estações bilhetes directos das três classes para Cartaxo-Central.

Os preços dos bilhetes são os resultantes da ligação dos das tarifas em vigor nas linhas da C. P. em o da carreira de Camionetas, entre Setil e Cartaxo, que é de \$300 por passageiro.

O despacho Central vende também bilhetes de ida e volta das três classes para Lisboa R, Santarem, Muge e Coruche as quais, por seu termo vendem das estações bilhetes para o despacho.

O preço dos bilhetes entre a estação de Setil e Cartaxo-Central é de \$500

A empresa está autorizada a aceitar passageiros também para quaisquer outras estações fornecendo-lhes o bilhete definitivo na estação de Setil.

O preço do transporte das bagagens, além do peso concedido gratuitamente pela tarifa geral da C. P., é de \$50 por cada fracção de 10 quilogramas.

A taxa para os volumes de peso não superior a 10 quilogramas é de \$90 por volume, e a de mercadorias em grande velocidade é de \$50 por fracção indivisível de 10 quilos, com o mínimo de cobrança de \$100 por expedição.

As condições da tarifa são análogas às que já vigoram para as outros despachos centrais.

Encerramento do Despacho Central de Pardelhas

Foi encerrado provisoriamente o Despacho Central de Pardelhas e suspenso, desde o dia 10 dêste mês, todo o serviço de camionagem entre a estação de Estarreja e as povoações de Veirós, Santa Luzia, Monte, Igreja da Murtosa e Pardelhas.

Bilhetes de ida e volta entre diversas estações e Figueira da Foz

No proximo dia 31 de Maio entra em vigor a nova tarifa especial n.º 107 de g. v. combinado entre a C. P., a B. A. e o Minho e Douro, para a venda de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações de Porto, Campanhã, Gaia e Aveiro e a de Figueira da Foz os preços dos bilhetes, de ou para Figueira da Foz e volta via Pampilhosa são os seguintes:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Porto	8\$99	6\$23	4\$27
Campanhã....	8\$63	5\$96	4\$09
Gaia.....	8\$42	5\$81	3\$99
Aveiro	5\$26	3\$63	2\$49

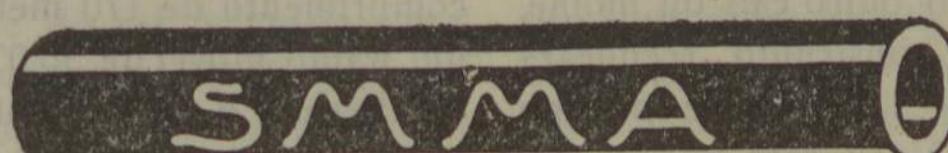
Os bilhetes de ou para Aveiro são validos só para um dia, e para as outras estações são validas por dois dias, podendo ser ampliado o prazo até duas vezes em metade dos dias úteis nêle compreendidos mediante o pagamento de 10 % do custo do bilhete por cada ampliação.

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



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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha

pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

IV

MARGEM ESQUERDA.

Ao longo do rio, na margem esquerda, estendem-se os cais acostáveis, que começando a montante, junto da ponte denominada Isabel II, num cais próprio, destinado ao desembarque e mercado do peixe, terminam ou encetam na nova construção de cais ou molhe, chamado de Nova York.

Em substituição de um molhe antigo no porto e com o fim de dar aos barcos que o frequentavam, uma acostagem com mais calado de que existia e também para ampliar a zona de serviço disponível no cais, construiram-se dois espigões ou estacas em beton armado. Estas estacas, devido ao bom resultado que se obteve, foram dahi a pouco, ligadas entre si por um taboleiro em beton armado; construção que depois abrangeu todo o comprimento do cais velho. Obteve-se deste modo, uma acostagem muito melhor e mais calado, sem o receio de comprometer a estabilidade do muro com as dragagens que se efectuam no rio.

No cais de Nova York, que vem em seguida e ao qual já nos referimos, deu-se pouco tempo depois de construído e de aberto ao serviço do porto, um desastre com um navio que encalhou, atravessado no rio. Foi necessário reconstrui-lo e o taboleiro deste cais, que assenta em vigas e pilares de beton, mede uns $16,214\text{m}^2$.

Do extremo sul do molhe de Nova York, até ao encontro da ponte levadiça, deitada sobre o novo canal Afonso XIII, está projectado outro cais ou molhe, denominado das Delicias, que construído, rectificará a parte da margem do rio neste 1 cal. O mesmo tipo de cais, que o do cais Nova York, será empregado.

Os cais novos do canal Afonso XIII, teem 800 metros de extensão, e são constituídos por uma série de pilares de beton, separados de 16 metros de eixo a eixo e ligados por abobadas de 12,50 metros de vão, com revestimento de muro contínuo. Na construção

destes cais, empregaram-se $60,000\text{m}^3$ de beton e os pilares foram afundados a ar comprimido. Projectam-se cinco grandes armazens e a aquisição de 8 guindastes eléctricos de ponte ou pórtico, de maneira a pôr ao serviço do porto estes novos cais.

CANAL AFONSO XIII.

E' este canal a obra de maior vulto, no porto de Sevilha. A abertura do canal Afonso XIII de rectificação do Guadalquivir, facilita o acesso a Sevilha. Num comprimento que se aproxima de 2000 metros e com uma largura de 125 metros, escavaram-se 7 milhões de metros cúbicos, chegando a escavar-se por dia 6000m^3 .

A execução das obras do canal foram adjudicadas em 1924 por contrato a uma companhia holandesa. Nestes trabalhos, empregaram-se quatro escavadoras Koppel, tipo «drag-line» três das quais ao tempo da nossa visita, ainda se avisavam, colocadas na margem esquerda do canal.

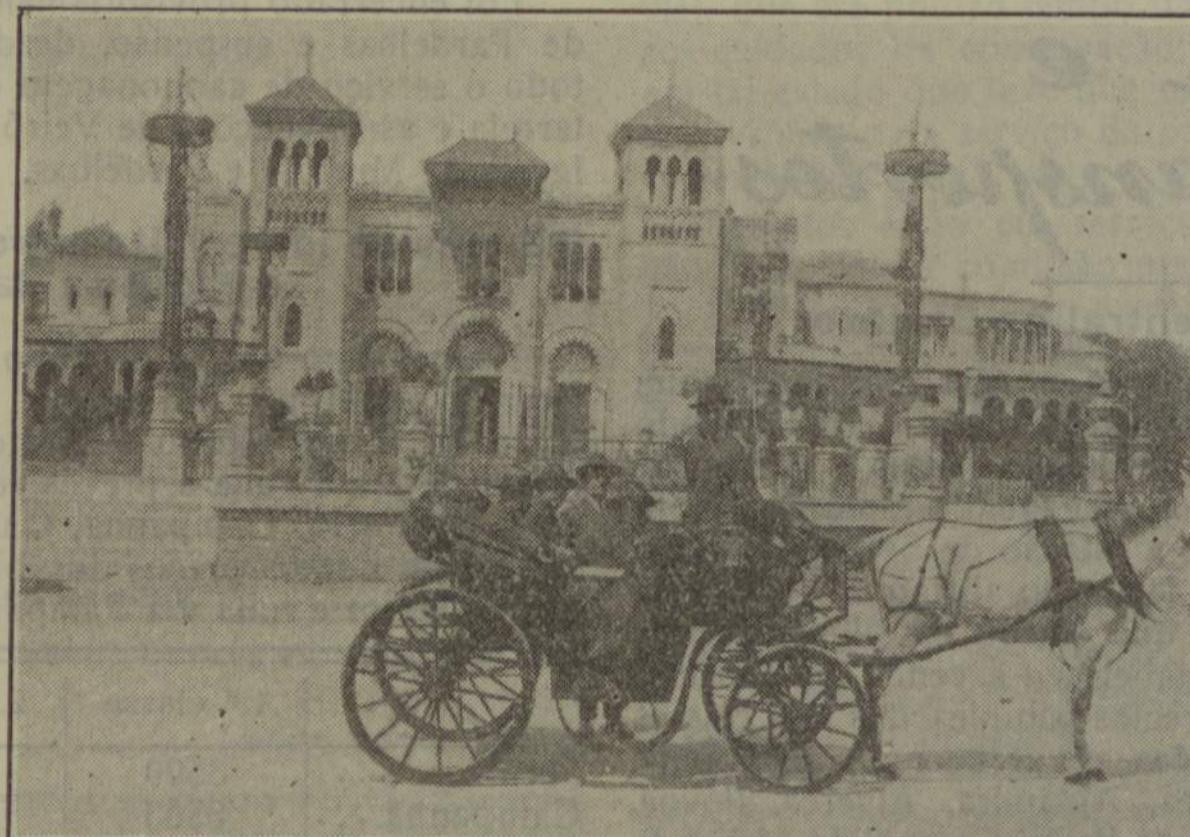
No movimento de terras que se efectuou, empregaram-

se 12 locomotivas de 24 toneladas e 200 vagões de 4m^3 .

Este contrato, orçado em 2,083,922 pesetas e que teve preferência sobre todas as outras obras do porto, pois da sua execução dependia a abertura do canal, estava compreendida a excavação das secções que separavam o canal do rio Guadalquivir, a limpeza geral do fundo, assim como o transporte e depósito sobre as margens dos produtos excavados.

A ponte metálica que atravessa o canal tem um comprimento de 170 metros por 11m de largura. Tem um tramo móvel de 36,00 metros, cujo tempo máximo de abertura é de 2 minutos.

Para proteger a ponta, que se forma pelo encontro da margem direita do canal e a margem esquerda do rio, construir-se-há um dique de proteção ou defesa, que será feito com estacas metálicas até um metro acima do nível do baixa mar, a partir de cuja cota se estabelecerá um talude de pendente suave, de-



SEVILHA - Em frente do Palacio das Belas Artes - Eng.^{os} Lopes Galvão, Cid Perestrelo, Antonio de Brito (Ermida), Gervasio Leite e na boleia Belard da Fonseca

fendido por um revestimento de pedra, até ao nível do terreno natural.

MARGEM DIREITA.

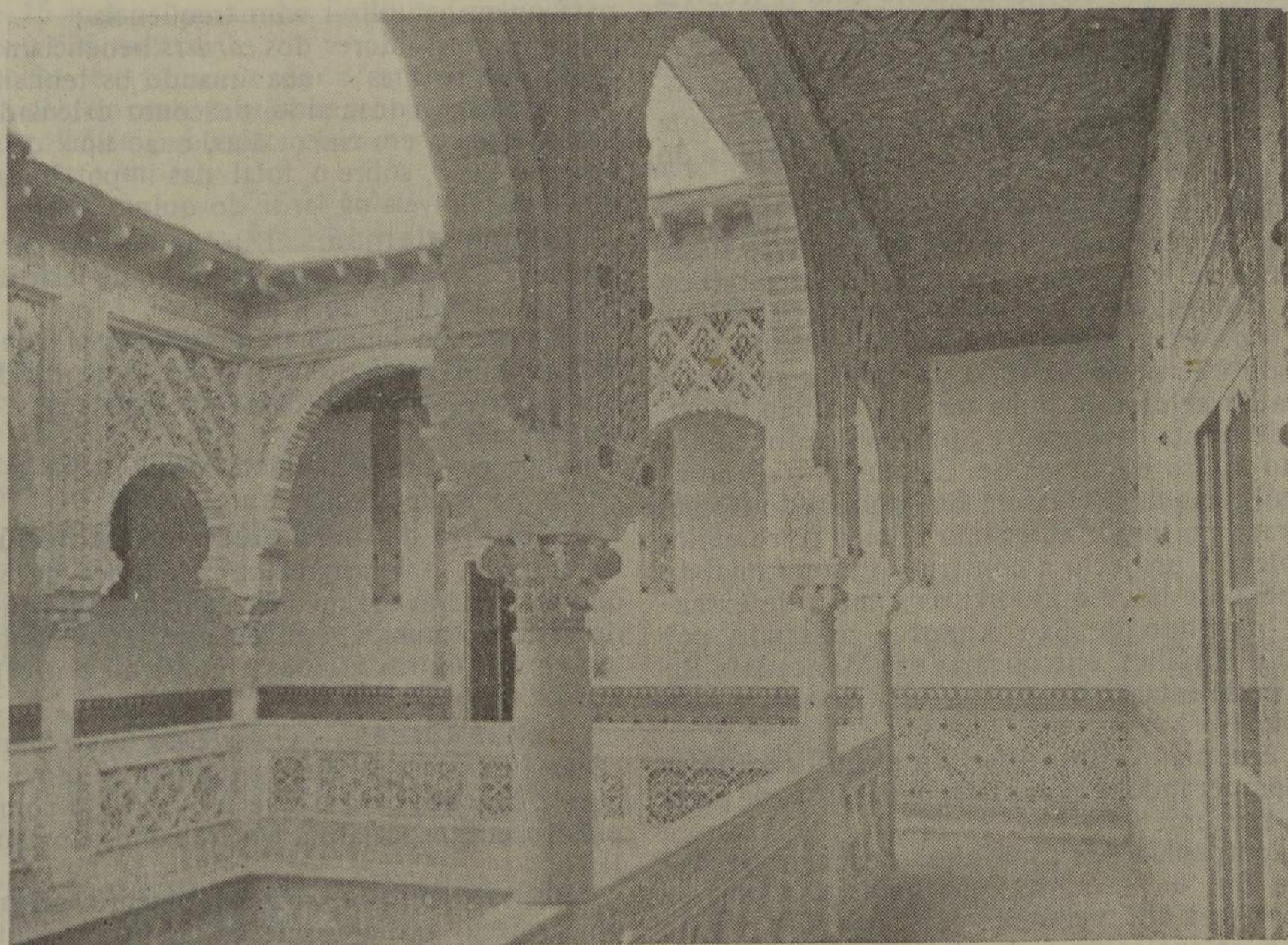
Passando às obras na margem direita do rio e logo o jusante da ponte Isabel II que atravessa para o bairro de Triana, há um cais ou desembarcadouro em madeira, com 340^{m²} de superfície. Esta construção é recente e foi motivada pelo aumento no tráfego de passageiros e de mercadorias entre Sevilha e as povoações na foz do Guadalquivir em Sanlúcar.

Existem nesta margem outras obras, entre as quais umas estacasadas ou pontes salientes para o carvão

pouco de um canal natural, rasgado por entre os diferentes baixos, que existem na barra. Este canal serviu durante largo tempo à navegação, porque a profundidade que tinha era superior à profundidade da ria.

Com as obras de melhoramento executadas na ria, este estado de coisas, inverteu-se e os barcos que vinham de Sevilha ria abaixo e que até então transpunham a barra sem dificuldade, viam-se agora obrigados a ficar retidos em Bonanza, à espera de maré favorável, que desse mais calado na barra.

Em vista disto e depois de se ter melhorado em 1911 as condições da barra, com dragagens que davam uma profundidade de mais de um metro sobre



SEVILHA—O «Alcazar» - *Patio de las Muñecas*

e petrólio e é nesta margem que estão situadas as oficinas gerais e de reparação de material das obras do porto.

Estas pontes salientes, quasi todas com 18,5 metros de comprimento, teem uma saliência de 7 metros de modo a obter fundos maiores, os quais são conservados por dragagens.

Além destas obras, para regularizar o perfil da margem, deu-se-lhe um talude em toda a extensão, procurando evitar, na parte concava de algumas curvas, os efeitos que a corrente do rio produzia e que os rastos dos barcos que passam perto da margem, também produzem. Este talude impede a erosão da margem.

FOZ DO GUADALQUIVIR.

Fica a barra do Guadalquivir, situado a 100 quilómetros de Sevilha, na Broa de Sanlúcar. A navegação que demanda o porto de Sevilha, servia-se até ha-

a do canal natural, aprovou-se um projecto em 1922 para um canal com 5,50 metros em baixa-mar de águas vivas e para ser executado por administração directa da Junta e orçado em 1,153,526 pesetas. Neste projecto previa-se a hipótese de o canal dar 7 metros em B. M. A. V.; esta segunda parte para ser feita por contrato.

Este canal, com 200 metros de largo e com um comprimento aproximado de 5 quilómetros, forma um angulo de 157°30' a 2000 metros da entrada que fica situada em Montijo e que está marcada por uma boia. Foi escolhido este traçado, em lugar de um alinhamento recto porque este obrigaría a fazerem-se dragagens muito maiores.

A Junta das obras do porto de Sevilha possue em Bonanza um cais acostável que serve toda a região circunvisinha da barra e mesmo até a região de Jerez de la Frontera.

(Continua)

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — No dia 16 de Fevereiro teve lugar a inauguração do tremvia de Vigo que vai desde Gondomar ligar ao eléctrico de Vigo a La Ramallosa, ponto de entroncamento com o tremvia de Bayona.

— As receitas das linhas exploradas pelo Estado desde 1 de Janeiro até 10 de Março do corrente ano atingiram 1.510.772,18 pesetas, o que representa mais 259.058,80 pesetas do que em igual período do ano anterior.

— Realizou-se recentemente em Barcelona uma assembleia de representantes das fôrças vivas desta cidade, onde se tratou da criação do terceiro rail de Port-Bon a Barcelona e de Hendaya a San Sebastian, segundo o projecto do engenheiro Puig Boada.

Segundo este projecto, teria de utilizar-se para a chegada a Barcelona da linha de Sarria a San Lugat, que já é de bitola europeia, e que contando com a estação do Metro na praça de Catalunha e os combóios das linhas de Lérida, da Companhia do Norte, constituíram um importantíssimo núcleo ferroviário.

Completa o projecto a construção dum ramal de via europeia, de nove quilómetros e meio de extensão que, partindo de San Angot e passando por Sardanola e Ripollet, entroncaria em Moncada e Ripollet, e nesta estação uma nova linha de enlace com a do Norte.

Todo este plano sob a base da electrificação das linhas, considerando-se completamente posta de parte a tracção a vapor.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro Secundários do Sul de Espanha, que explora a linha de Jumilla a Cieza foi mandada ingressar no regime ferroviário estabelecido pelo decreto de Junho de 1924, tendo sido fixado em 13.605.714,98 pesetas o capital real da concessionária.

— Por um recente decreto do governo espanhol a Companhia de M. Z. A. foi autorizada a realizar a domiciliação exclusivamente em Espanha, dos juros e reembolsos das suas obrigações seguintes: Alicante, séries 1.^a e 16.^a; Cordoba a Sevilha, quatro séries, mediante a conversão voluntária dos títulos actuais em novos títulos, equivalentes, mas diferentes e redigidos apenas em espanhol e pagos exclusivamente em pesetas, entendendo-se que esta nacionalização se fará no caso de que ocorram a ela 80 por cento das obrigações em circulação e contribua para as despesas da operação mediante o reembolso de 4 pesetas por título no acto do pedido.

Esta nacionalização de títulos é isenta de impostos de direitos reais e de sêlo.

— As receitas dos Caminhos de Ferro do Estado desde 1 de Janeiro a 20 de Março último, atingem 1.710.006,10 pesetas, representando uma diferença para mais sobre igual período do ano anterior de 266.359,39 pesetas.

Linhos francesas. — A Companhia do P. L. M. acaba de pôr em vigor, nas suas linhas, um novo sis-

tema para o pagamento dos portes à partida, o qual oferece todos facilidades do cheque do comércio.

O expedidor deposita na estação uma importância qualquer e recebe em troca um livrinho com um número determinado de talões, de valor igual à importância depositada. Os talões ou fichas de comprovação são utilizados em pagamentos de todas as despesas de transporte das remessas que o depositário efectuar, até sua completa extinção.

Este sistema, além das muitas facilidades que apresenta para o público, tem ainda as seguintes vantagens:

a) Os talões são admitidos sem nenhuma formalidade administrativa, por todas as estações do P. L. M.;

b) Não estão sujeitos ao imposto do sêlo do cheque corrente, o que representa uma economia apreciável para quem os utilizar com freqüência;

c) Os possuidores dos *carnets* beneficiam dum desconto que se lhes abona quando os tenham total ou parcialmente consumido, desconto calculado sobre a base de cinco em cinco dias, e ao tipo de 0,50 francos por 1:009, sobre o total das importâncias que figurem disponíveis na tarde do quinto dia.

Linhos alemães. — Está anunciada para breve a abertura à exploração do caminho de ferro aéreo entre Berlim e a capital do Ruhr.

A princípio funcionará a uma velocidade média de 200 quilómetros à hora, que irá aumentando até 400 quilómetros, quando todas as instalações estiverem concluídas.

Com essa velocidade máxima poder-se há ir de Berlim ao Ruhr e voltar numa tarde.

Caminho de ferro eléctrico na República de S. Marino. — A pequenina República de S. Marino, que vive encravada no meio da Itália como que alheia do resto do mundo, resolveu agora acompanhar o progresso dos outros estados e construir um caminho de ferro eléctrico.

Linhos turcas. — O governo turco mandou proceder à construção dum caminho de ferro entre Angora e Eraclea, para o que fez contrato com uma empresa sueca, especialista em trabalhos de caminhos de ferro,

Linhos persas. — O parlamento persa aprovou um projecto grandioso de linhas férreas Junto do mar Cáspio e do golfo pérsico, que ligará as seguintes povoações: Bender Guez, Teherán, Sultanabad, Horrosnabas e Mohamerah, com uma extensão de 1:400 quilómetros.

Linhos das Indias Holandesas. — O governo de Sumatra resolveu construir uma nova linha férrea, atravessando a ilha em toda a sua extensão.

Deve em breve começar os trabalhos da construção nesta linha, que estão orçados em 150 milhões de florins.

Linhos japonesas. — O governo japonês resolveu ligar o serviço dos caminhos de ferro entre as ilhas de Yedo e Nipon por meio de *ferry-boats*, com três vias, onde se colocam os combóios, para fazerem a travessia entre as duas ilhas, cuja distância é de 110 quilómetros.

Cada *ferry-boat* pode conduzir um combóio com 200 passageiros e a travessia deve fazer-se em cerca de quatro horas e meia.

Linhos marroquinas — Zona francesa. — Foi restabelecido no mês de Março último o serviço de passageiros na linha de Tânger-Fez-Rabat-Casablanca, da Companhia dos Caminhos de Ferro Marroquinos.

Os combóios directos circulam de dia e de noite, tendo os do serviço de noite carruagens "sleping".

Linhos Sul-Africanas. — Segundo o relatório apresentado pelo Ministro dos Caminhos de Ferro, as linhas sul-americanas deram no ano passado um *deficit* de £ 146:000.

Como no ano passado houve um saldo de £ 22:000, o *deficit* fica reduzido a £ 124:000.

Para o próximo ano o ministro prevê um saldo de £ 40:000.

Linhos brasileiras. — A extensão dos caminhos de ferro da Baía é de 1:854 quilómetros; desse total 1:450 quilómetros, 561 metros pertencem a vias férreas federais, e 404 quilómetros, 309 metros a estaduais.

Estão sendo construídos nesse Estado 256 quilómetros, dos quais 185 quilómetros, pelas estradas federais.

Já foram aprovados os estudos para mais 1:289 quilómetros, e 15 metros, sendo das linhas federais 1:221 quilómetros e 595 metros.

— A receita e a despesa da «Via férrea do Rio Grande do Sul», durante o mês de Janeiro último, segundo dados oficiais publicados, foram as seguintes:

Receita	5.282:157\$270
Despesa.....	4.465:592\$870
Saldo.....	817:564\$390

Comparado o movimento do mês de Janeiro com o de Dezembro de 1926, verifica-se uma diminuição no saldo de 331:092\$510, em virtude da receita ter decrescido de 112:212\$170 réis e de haver a despesa aumentado de 4.236:712\$540 para 4.466:592\$880, isto é, mais 218:880\$340 réis.

Quanto à despesa, elevou-se sobre Dezembro de 218:880\$340, mas foi inferior à orçada para o mês em 278:029\$265, justificando-se pelo início de certos serviços, cuja execução aguardava o desafogo da situação financeira da companhia.

O exercício de 1926 encerrou-se com um *deficit* de 3.778:745\$720, como se vê:

Deficit no 1.º semestre de 1926.....	3.845:912\$580
Saldo do 2.º semestre de 1926.....	67:166\$890
Deficit total no exercício de 1926....	3.778:745\$720

Comparativamente ao ano de 1925 verifica-se uma redução da receita de 1.512:580\$270 réis.

Quanto à despesa, houve também uma redução de 1.120:836\$990.

— O rendimento da linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapeminirim, explorada pela «Leopoldina Railway» foi o seguinte:

Receita	1.527:655\$529
Despesa.....	1.498:237\$479
Saldo	29:418\$050

Esta linha tem a extensão de 92 quilómetros e 670 metros.

— A linha do Sul do Espírito Santo, também a cargo da «Leopoldina Railway», e que tem a extensão de 156 quilómetros e 597 metros, teve no 1.º semestre de 1926 a receita de 856.809\$168 réis.

E a linha de Carangola apresenta no 2.º semestre de 1925 o seguinte movimento:

Receita	2.756:112\$303
Despesa	2.265:378\$567
Saldo	490:224\$736

Esta linha tem 225 quilómetros e 59 metros de extensão.

Linhos argentinas. — O governo da República Argentina adquiriu na Escócia um *ferry-boat* destinado

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

LEILÃO

Em 23 do corrente e dias seguintes, às 11 horas na estação desta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Púlico A n.º 1 de Fevereiro de 1920, do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 9.º da Tarifa de despêzas accessórias, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos repectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar-los, pagando o seu débito à Companhia, para o que terão de dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações, estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis ate 23 do referido mês, das 10 ás 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazém situado ao fim do lote n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia defronte do gradeamento.

Lisboa, 8 de Abril de 1927.

Pelo Director Geral da Companhia

O Engenheiro Sub-Director

Lima Henriques

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

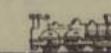
CAIXA DE FOGO EM COBRE

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, uma caixa de fogo em cobre, com o peso aproximado de 800 kilos, e recebe propostas para a sua compra até o dia 5 de maio p. f. dirigidas á Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 21 de abril de 1927.

O Engenheiro Diretor da Exploração

J. Abrantes



Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Reuniu na di 4 do corrente, sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rego, este Conselho sendo discutido e votado um importante projecto de decreto com força de lei que regula dum modo geral a classificação, agrupamento e concessões de linhas e bem assim vários preceitos regulamentares de polícia e exploração de linhas férreas.

Esta providência visa principalmente a estimular a iniciativa particular e a atrair capitais para a construção de caminhos de ferro.

à condução de combóios entre a Argentina e Entre-Rios, numa extensão de 50 quilómetros pelo rio Paraná.

O *ferry-boat* é accionado por instalações completas de motores Diesel, tendo chegado a atingir nas experiências feitas, uma velocidade de 12,50 nós com 1:400 toneladas. Navega com 20 pés de profundidade e tem o comprimento de 360 pés.

A estação flutuante que existe na coberta tem quatro linhas independentes com as suas instalações completas para mudanças de agulhas, sinais, etc.

A electrificação dos caminhos de ferro no Japão

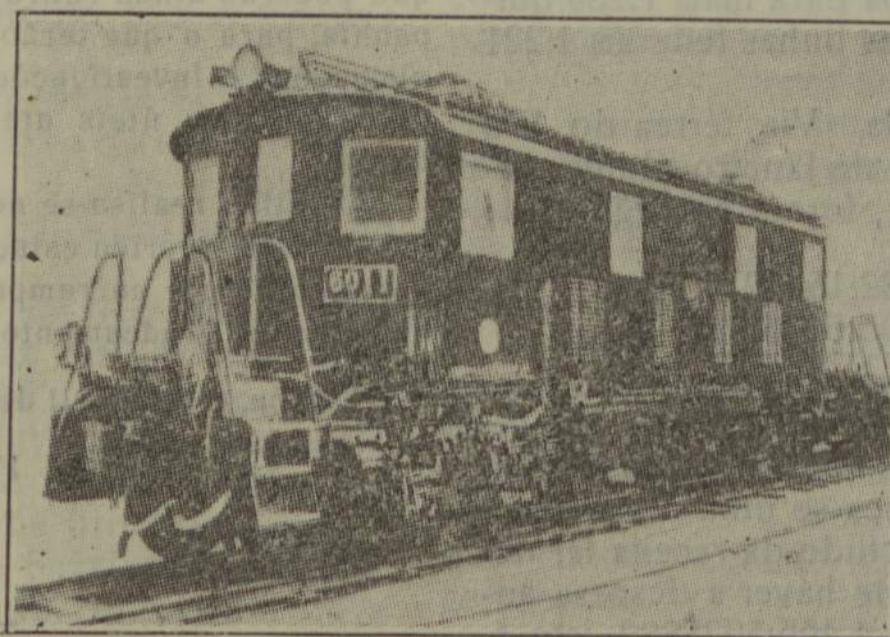
Ha uns cincuenta anos apenas que o Japão construiu a sua primeira linha férrea e já hoje a sua rede tem a extensão de 18.000 quilómetros.

Não se pode dizer que não se tenham desenvolvido com rapidez os caminhos de ferro naquele admirável país que tão bem tem assimilado a civilização europeia de forma a competir hoje, em grande número de indústrias e em outras manifestações de progresso, com as nações mais adiantadas do ocidente.

O tráfego ferroviário tem aumentado da tal maneira nos últimos vinte anos que tem sido necessário de ano para ano multiplicar o número de comboios. A largura da via, porém, que é estreita (1",27) não permitia que circulassem locomotivas de grande potência o que levou a direcção geral dos Caminhos de ferro a tomar a resolução de electrificar a rede, pois que em vias estreitas podem circular sem inconveniente de maior, locomotivas eléctricas mais potentes e de maior velocidade que as de vapor.

Outras vantagens ainda, que escusido é enumerar, oferece a tracção eléctrica e principalmente em regiões acidentadas como no Japão, onde ha fortes rampas, muitas pontes e túneis.

Iniciada há cerca de 20 anos a electrificação nas linhas do Estado cuja extensão atinge uns 14.500 quilómetros, em 1910 ficou concluída a linha de Yamate,



A nova locomotiva eléctrica Westinghouse, empregada nos caminhos de ferro japoneses

a maior parte das linhas que terminam nessa capital. Essa linha funciona com uma corrente contínua de 600 voltios.

A linha de Tokio a Yokoama também já se encontra quasi toda electrificada, e a de Yokoama a Osaka cuja extensão é de 600 quilómetros vai igualmente que forma uma cintura em torno de Tokio e reune a sofrer a mesma transformação, devendo ser adoptados para esta e para as que se lhe seguirem a corrente contínua de 1500 voltios.

A linha de Tokio a Kobe em que o serviço é muito intenso, está já igualmente electrificada, mas ainda parte do serviço era ainda ha pouco tempo feito a tracção a vapor, pelo motivo de não terem sido recebidas todas as locomotivas recomendadas à casa Baldwin-Westinghouse.

Nesta linha, no ano passado, o serviço de passageiros estava assegurado por 14 comboios rápidos e vários omnibus, e o tráfego de mercadorias por três rápidos, sete directos e vários comboios de curtos regionais.

A tracção dos comboios de passageiros era feita por magníficas locomotivas «Pacific» de construção americana, e por máquinas do tipo 4-6-0 de superaquecedor. Nos comboios de mercadorias empregavam-se máquinas «Mallet» para tracção em secções de rampas fortes, outras do tipo 0-10-0 e ainda máquinas «Consolidation» para comboios muito pesados.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Pela Imprensa dos Caminhos de Ferro do Estado foi recentemente dado à luz num volume de mais de 200 páginas, bem impresso em bom papel, os *Resumos Estatísticos* dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, relativos ao exercício de 1924.

Este interessante trabalho, que foi dirigido superiormente pelo Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística, Sr. Carlos Vasconcelos Pôrto, é precedido duma resenha sobre o movimento e situação das estações da rede, espécie de monografia das estações, que é bastante elucidativa.

Dos resumos estatísticos que são desenvolvidos em vários quadros, extraímos os números que seguem:

Passageiros transportados nas três classes em 1924, 1.794.333;

Receita correspondente a êsses passageiros, 19.192.510\$35;

Percorso quilométrico total, 100.343:644 quilómetro; Adicionando à importância acima indicada a parte correspondente a bilhetes de assinatura, suplementares

e as partes de volta dos bilhetes de ida e volta, a receita bruta de passageiros atinge — 20.211:072\$41; Sob o título de bagagem foram transportados 4.401:518 quilogramas;

As mercadorias transportadas em grande velocidade produziram a receita de 9.346:068\$04,7;

Tendo efectuado o percurso quilométrico de 6.069:810,1;

A receita bruta por tonelada e quilómetro foi de 1\$53,9;

E a líquida de impostos de 1\$53,7;

O imposto de Assistência só em p. v. rendeu 14.618\$36;

Em pequena velocidade foram transportados, quilogramas, 667.847:658, que efectuaram um percurso quilométrico total de 87.149:963,7, e produziram a receita bruta de 34.581:281\$79;

O Imposto de Assistência em p. v. rendeu 54.089\$23;

A receita bruta por tonelada e quilómetro foi de \$39,68 e a líquida de \$39,61.

Muitos outros detalhes interessantes constam do bem elaborado volume, que contém também alguns mapas gráficos do movimento de passageiros e de mercadorias em g. v. e p. v. e dos tráfegos especiais das linhas do S. S., constituídos por cereais, adubos agrícolas e farinhas.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:260

Continuação do n.º 944

§ 2.º As vagas que se forem dando pela reforma, demissão ou falecimento do pessoal escolhido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, bem como os lugares resultantes do alargamento dos quadros, deverão ser preenchidas pelos adidos de categoria igual, escolhidos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e não havendo adidos de categoria igual que a esta convenha o preenchimento da vaga será feito por promoção até o fim da escala respectiva.

4.º Os empregados que ficarem ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e os adidos que forem entrando nas vagas não sofrerão diminuições nos seus vencimentos, a não ser que todo o pessoal ferroviário das outras rôdes do País 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.

§ único. Fica exceptuado o caso de baixa de classe ou perda de vencimentos derivado de pena disciplinar.

5.º Será permitida a troca de situações entre o pessoal adido a que se refere a regra 1.ª e o pessoal tomado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sempre que os agentes de igual categoria façam pedidos conjugados nesse sentido e que a Companhia a isso não se oponha.

6.º Será garantido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o cumprimento dos contratos de trabalhos existentes com a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, mantendo-os até o fim do respectivo prazo de validade ou rescindindo-os nos termos estabelecidos para essa rescisão, 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 do auto, devimamente testemunhado, enviado em triplicado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

7.º O pessoal superior (de sub-chefe de divisão, inclusivé, para cima na escala hierárquica) que não seja contratado será escolhido livremente pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando adido, nas condições da regra 1.ª desta base, todo aquele que pela referida Companhia fôr dispensado.

BASE XVI

A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado 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 mantidas as receitas que, pelos regulamentos actuais, lhe pertencem bem como todas as receitas fora do tráfego que não estejam já incluídas nos referidos regulamentos.

§ 1.º Havendo necessidade de lhe ser atribuido qualquer subsídio para cobrir os seus encargos será êle repartido entre as duas partes proporcionalmente ao total das cotas pagas, respectivamente até à 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.

§ 2.º A comissão administrativa da referida caixa será constituída por dois dos delegados do Governo a que se refere a base XXVIII, dois representantes da Administração

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; dois representantes do pessoal interessado na administração da mesma caixa (um por cada grupo de linhas arrendadas) por êle eleitos, devendo essa comissão escolher, de entre os seus membros, o presidente, o tesoureiro e o secretário, e tendo o presidente voto de qualidade.

(Continua)

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Término do contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de adjudicação da exploração das linhas férreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Continuação do n.º 944

Art. 10.º Do material circulante, locomotivas e seus acessórios, material fixo das oficinas e carris sobresselentes far-se-há também um inventário valorizado do câmbio de Londres, por meio de vistoria passada por três peritos sendo um nomeado pela segunda outorgante, outro pelos Caminhos de Ferro do Estado e o terceiro por acôrdo entre os dois primeiros, ou na falta de acôrdo pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Este inventário deverá estar concluído dentro do prazo de 180 dias a partir de 9 de Março de 1927.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração, proceder-se-há de forma idêntica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e a entrega pela segunda outorgante, sendo esta obrigada a completar o valor do material recebido do primeiro outorgante se o que entregar fôr inferior áquele, e revertendo para o primeiro outorgante o excesso do valor se o houver, salvo o disposto no parágrafo final do artigo 26.º

Art. 11. O material circulante e o material fixo das oficinas já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, será por êste pago e entregue à segunda outorgante, aumentando-se ao inventário a que se refere o artigo anterior pelo preço do custo, no local da entrega, expresso na unidade monetária que no mesmo artigo anterior indica.

Art. 12.º 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 devidamente inventariados e pagos pelo seu valor de custo no local da entrega, ao Estado ou ao respectivo fornecedor, quando a segunda outorgante os não julgue dispensáveis por motivos justificados

§ 1.º O inventário a que se refere este artigo será elaborado com a máxima urgência por delegados do primeiro e segundo outorgantes.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração, proceder-se-há por forma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo primeiro outorgante à segunda outorgante.

§ 3.º As dúvidas que se suscitem sobre o disposto neste artigo serão resolvidas pela comissão de peritos estabelecida no artigo 10i.

Art. 13.º Os pagamentos ao Estado a que se refere o artigo anterior poderão ser feitos no prazo máximo de dois anos, em prestações iguais e trimestrais, que vencerão o juro equivalente à taxa de desconto do Banco de Portugal, mediante garantia.

§ único. Essa garantia poderá ser a entrega de letras avalizadas por um banco de reconhecido crédito, ou a entrega de obrigações de juro fixo da segunda outorgante, que serão aceitas com a margem de 10 por cento pela média da cotação do mês anterior ao da data do depósito a efectuar, deduzido o valor actual do primeiro cupão a pagar à taxa do desconto que vigorar no Banco de Portugal, ou qualquer outra garantia que o primeiro outorgante julgue suficiente.

Art. 14.º O primeiro outorgante assume todos os encargos financeiros provenientes de actos já realizados, ou em curso, por intermédio da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas, devendo porém a segunda outorgante satisfazer às obrigações que lhe são impostas pelos artigos 11.º 12.º 13.º

Art. 15.º Quanto ao actual pessoal das linhas adjudicadas obrigam-se os outorgantes a respeitar as seguintes regras:

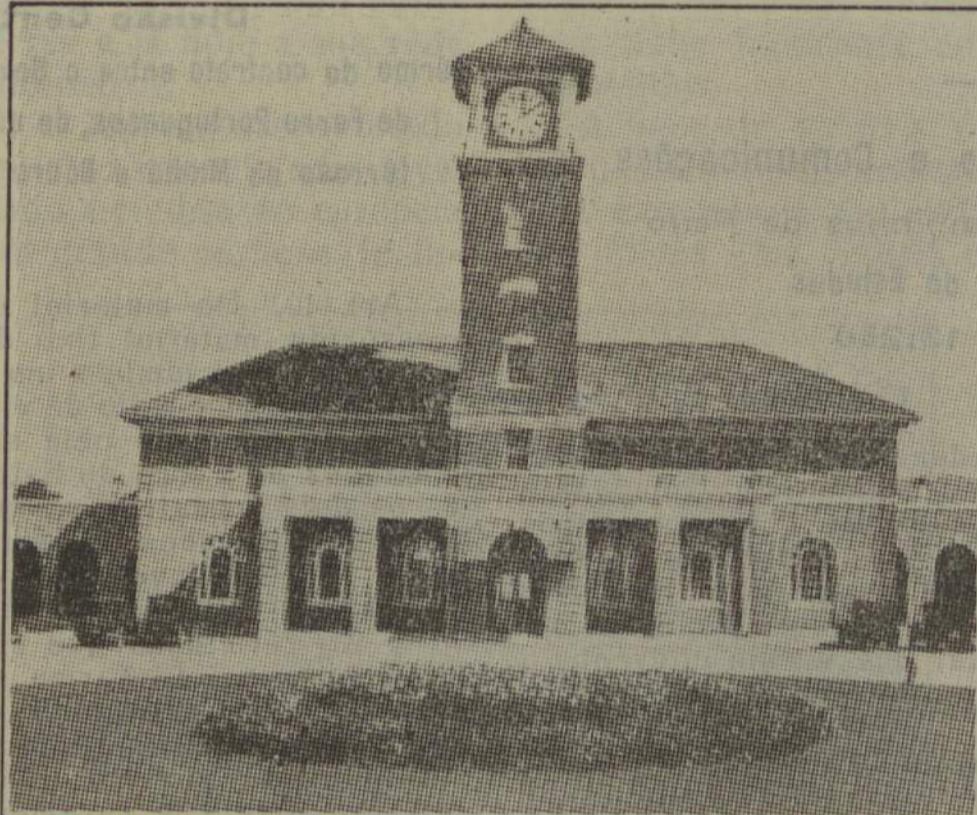
(Continua).

A arquitectura das estações dos Caminhos de Ferro nos Estados Unidos

A nossa gravura representa a estação do caminho de ferro em Longview, no estado de Washington, que foi construída sob um projecto modelo adoptado pela Companhia do Longview, Portland & Northern Railway.

A sua arquitectura, de linhas sóbrias e elegantes, é perfeitamente adequada ao fim a que se destina.

A cidade de Longview é muito moderna, pois foi construída em 1922, tendo actualmente uma população de uns 20.000 habitantes.



A estação de Longview

O Caminho de Ferro foi também construído em 1922, sendo a primeira linha aberta à exploração de Longview a Ryderwood numa extensão de cerca de 60 quilómetros, a qual contribuiu poderosamente para o desenvolvimento industrial e comercial da cidade hoje em comunicação directa com os portos do Pacífico por uma linha com uns 100 quilómetros de extensão.

Várias outras estações se tem construído sobre este modelo que tem um carácter especial.

Os habitantes do Sabugo e povoações próximas pedem à C. P. paragem de mais comboios

Ex.^a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Lisboa

Os comerciantes, industriais e proprietários do Sabugo e lugares circunvizinhos, como Valle de Lobos, Almargem do Bispo, Pero Pinheiro, Montelavar, Morlena, Telhal, (Casa de Saúde), Quintanelas, Olela, Ormal, Granja do Marquês, Piedade, Almornos, D. Maria, Lameiras, Covas de Ferro, Negraes, Macieira, etc, todos êles servidos pela estação do Sabugo, veem, de ha muitos anos, solicitando dessa Companhia para que lhe seja proporcionada uma relativa melhoria no serviço de comboios, pois que os que actualmente existem, são insuficientes para o movimento, cada vez maior, que tem esta estação,

Alem do intenso movimento de mercadorias, principalmente de mercadorias de que a região é bastante fertil, tem o Sabugo e povoações limítrofes uma afluência enorme de veraneantes na época própria, provocada em grande parte pelas recomendações médicas. Muito maior seria esta afluência e o conrrrespondente progresso desta região, como estação de repouso, e de turismo, se o actual horário de comboios fosse alterado no sentido de se conseguir, não só um maior número de comboios que servissem esta linha, como ainda o permitir que um grande número de pessoas com ocupações em Lisboa pudesse cumpri-las a horas. A testemunhar a afluência, cada vez maior que esta região está tendo, ha o grande número de construções que se estão fazendo, não só no Sabugo como em todos os lugares próximos e ainda o facto de no verão não haver uma única casa vaga.

Por tudo o que expomos a V. Ex.^{as} se demonstra a insuficiência dos comboios existentes actualmente. Assim: o comboio 200 que parte do Sabugo às 9 horas e chega a

Lisboa às 9,44; e de tarde o 205 que sai de Lisboa às 17 horas e chega ao Sabugo às 17 horas e 50 minutos.

Por virtude de várias exposições apresentadas nos anos anteriores, resolveu essa distinta Companhia criar mais os seguintes csmbóios: uma carroagem mixta atrelada ao combóio de mercadorias n.^o 2504, que passa no Sabugo às 12 h, e que fica no Cacem aguardando o combóio de Sintra que ali passa às 12 horas e trinta e quatro minutos. Este combóio, porém, pouco beneficia, pois que os atraços são tão frequentes, que raramente se consegue alcançar o combóio de Cintra.

De Lisboa ha ainda o combóio n.^o 1339, das 20,15 com transbordo no Cacem e que chega ao Sabugo às 21,20, combóio áste qne a maior parte das vezes sai do Cacem com um atraço bastante grande. Mas, assim como o combóio que de Lisboa parte às 17 horas é bastante cedo para quem tem as suas ocupações, tambem êste é bastante tarde para os veraneantes e assim, no intuito de remediar este inconveniente tanto quanto fosse possível, e além das medidas que essa Companhia julgue mais úteis para a região e para o serviço, tomamos a liberdade de solicitar de V. Ex.^{as} a permissão para que os comboios rápidos números 2020 e 207, ascendente e descendente, que partem respectivamente das Caldas da Rainha e de Lisboa, tenham uma paragem de um minuto ou meio na estação do Sabugo.

Parece-nos que o melhoramento proposto não causaria a essa Companhia grande sacrifício e representaria para os povos o progresso desta Região e para as centenas de veraneantes que nela habitam, principalmente na época de verão, um incontestável benefício para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Agradecendo de ante-mão todo o interesse que a V. Ex.^{as} mereça esta representação, somos com a maior consideração e estima.

Att. Ven. Obrigados

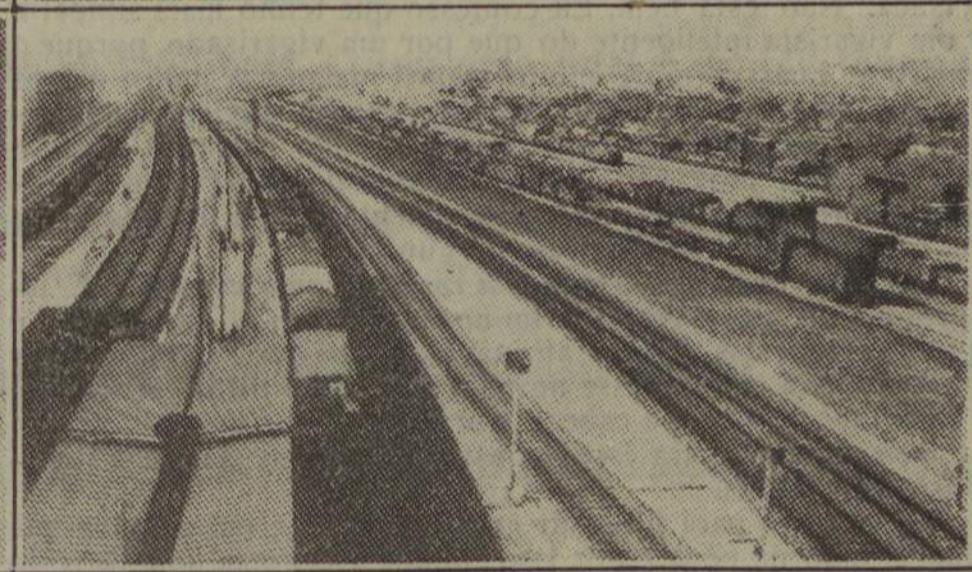
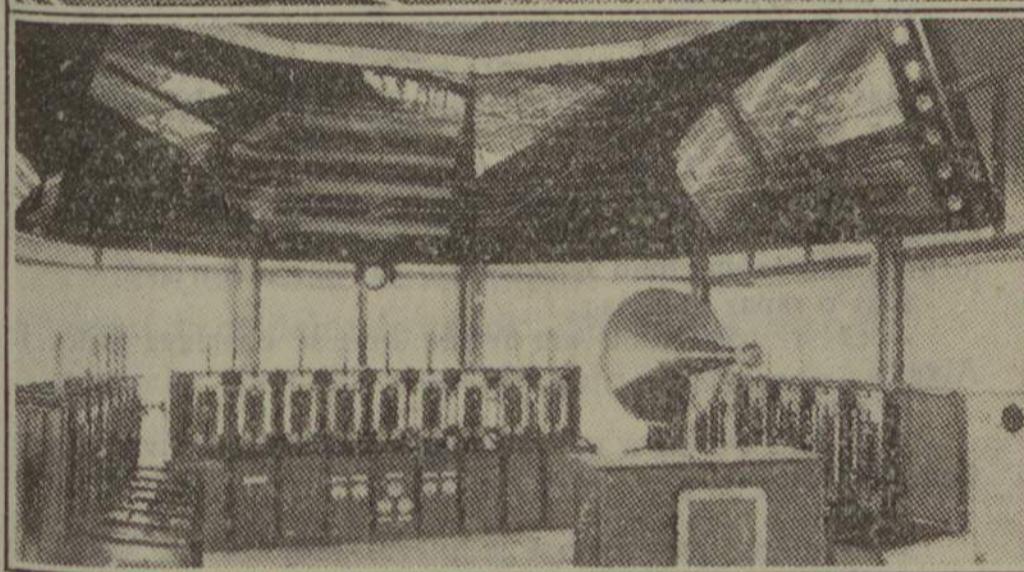
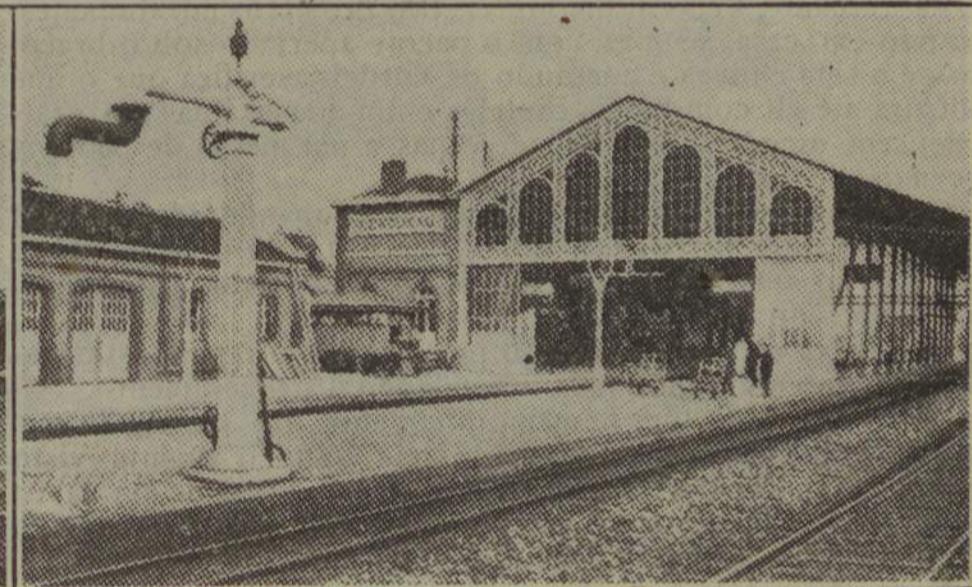
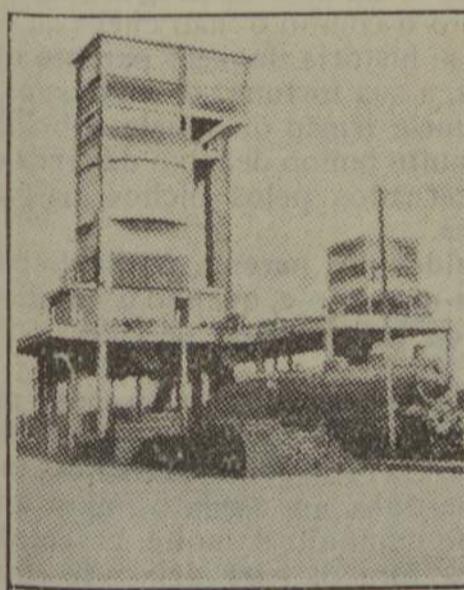
Lisboa 18 de Abril de 1927

A reconstrução da rede ferroviária da Companhia do Norte da França

COMO se sabe, a rede dos caminhos de ferro do Norte da França foi destruída em grande parte durante os quatro anos de guerra que assolou a Europa.

O esforço que a Companhia do Norte despendeu para em poucos anos reconstruir todas as suas linhas

dotando-as de aperfeiçoamentos que não tinham antes da guerra; habilitando-as em pouco tempo a desempenharem brilhantemente o seu papel como hoje o estão fazendo, é verdadeiramente admirável.



Interior da "Cabine" de sinais em Laon.

Houve milhares de quilómetros em que nem vestígios tinham ficado do caminho de ferro.

Com a destruição das povoações que, como Alhert, St. Quentin, Chamy, Ferguier e outras cidades e vilas ficaram completamente arrazadas quasi, sem um único abrigo, desapareceram as estações e as moradias do respectivo pessoal ferroviário; era preciso pois, fazer tudo de novo; a linha férrea, as estações, as casas de habitação do pessoal. Tudo isto construiu em pouco tempo a Companhia do Norte.

A maior dificuldade com que teve a lutar foi o problema das habitações do pessoal. Durante os primeiros tempos depois da guerra a principal preocupação da Companhia foi a construção das casas para os empregados, mais ainda do que a abertura das linhas, cuja reconstrução ficou pronta em Abril de 1919, isto é, em menos dum ano depois do armistício.

Foi uma obra colossal que se não fora o muito crédito que Companhia do Norte desfrutava, não seria possível realizar em tão pouco tempo.

Em 1920 já com toda a linha reconstruída começaram a circular os «rápidos» de longo curso—e neste mesmo ano ficavam concluidas casas de moradia para 1.300 empregadas e suas famílias, além de outras obras importantes, como o depósito de locomotivas em Ferguier, magnífica construção em cimento armado; escolas para os empregados e para seus filhos: um hospital; um teatro e um consultório médico de clínica para crianças. E para nada faltar; para a obra ser o mais completa possível, não se esqueceu a Companhia da cultura física do seu pessoal, e a par do hospital e da escola, construiu um soberbo parque de recreio, com campo de jogos desportivos, um grande lago, balneários, salas de estudo e de recreio, tudo arejado, bem iluminado a electricidade produzida por instala-

Estação de Laon (lado oeste), tirada da cabina de sinais.

ção própria da Companhia.

Todas as novas instalações do Norte da França são modelares.

Os edifícios das estações que obedecem a um tipo bem estudado, são construídas de tijolo e medem, as mais pequenas uns 17 metros de comprimento, e as mais amplas uns 27 metros, tendo todas a mesma largura de cerca de 6 metros.

A moradia do chefe da estação tem sete compartimentos: casa de jantar, quatro quartos de dormir, cozinha e casa de banho e retrete.

Todos os cais e plataformas se acham apetrechados com os mais modernos materiais.

As carruagens e vagões, bem como as locomotivas, quasi todas novas, são dos melhores tipos adoptados na Europa.

Pelas nossas gravuras se pode fazer uma idéa das magníficas instalações do «Norte da França» que merecem ser visitadas pelos estudiosos das coisas ferroviárias.

ECOS E COMENTARIOS

O SOBRINHO DO BRAZIL

O conto do vigário! Eis uma das maiores provas da inteligência e da parvoice nacionais. Sim, porque o conto do vigário é um argumento, biface, uma prova dupla, uma espécie de *punho de dois bicos*. Um dos bicos aponta meia duzia de pessoas espertas; o outro bico aponta uma multidão de criaturas que se julgam inteligentes e que, afinal, não passam de parvos maiores da marca.

Ponhamos um exemplo do mecanismo do conto do vigário: Um sujeito chega ao pé doutro e diz-lhe:

— Tenho aqui este pacote com vinte contos em notas de cem escudos, para depositar no Banco de Portugal, mas recebi agora um telegrama que me obriga a sair imediatamente de Lisboa e peço-lhe o favor de tomar conta desse dinheiro, abonando-me aí um conto de réis para a viagem, para não estar a desatar o pacote.

O outro puxa logo da carteira, dá-lhe o dinheiro, quando o dinheiro não chega dà-lhe a cadeia e o relógio para garantia e trata de se afastar.

Vai radiante. Fervem-lhe no cérebro projectos mirabolantes. Entrando em casa, sempre com o pacote apertado sob o braço, fecha-se a sete chaves e cortando os cordeis, verifica que o que conduzira até ali com tantas cautelas eram apenas duas notas falsas de cem escudos, servindo de capas a um masso de pedaços de jornais.

O homem vai queixar-se à polícia e, quando adrega de se descobrir o autor da proeza, vai o vigarista para o calabouço e restitue-se ao outro o que conseguiu apanhar-se dos valores dados em troca do *maço de notas*.

Ora, salva o devido respeito pelas leis que regem estes assuntos, eu entendo que é uma iniquidade tal procedimento.

Então prende-se um homem inteligente que conseguiu que uma pessoa lhe desse um conto de réis voluntariamente, visto que ninguém a obrigava a isso e deixa-se em liberdade um parvo malandrão que manifestou a intenção de furtar dezenove contos, praticando todos os actos constitutivos do crime?

Nada. Não está bem. Eu confesso que tenho mais simpatia por um vigarista inteligente do que por um vigarizado, porque o primeiro é quase sempre muito menos malandro, muito menos criminoso de que o segundo. De resto, qual é o leitor que, descendo ao fundo da sua consciência, se não encontra culpado dum vigarice? Já lá vão muitos anos desde que Fidalgo de Almeida, a propósito da prisão movimentada dum rapazola que tinha roubado algumas camisas, perguntava:

... *Sim, quem é que não tem roubado uma camisa?* E, fazendo o confronto entre os criminosos que a justiça condena e as pessoas honestas, Fidalgo afirmava que bastaria que qualquer homem de bem respondesse no banco dos réus pelas perversidades que lhe passam na cabeça durante os seus dez minutos de vida mais austera, para esse monstro exceder o mais insolvável recluso das prisões.

Mas, não foi para filosofar em matéria de criminalidade que eu lancei mão da pena e por isso, vamos à história, que de resto não é bem a história dum vulgar conto do vigário.

* * *

O Sr. Sebastião era um transmontano abastado. Tinha fartura de terras ricas de semear, vinhedos magníficos, oliveiras enormes e passava por ter muito dinheiro. Emfim, era um daqueles homens de quem se costuma dizer que nem sabem o que têm de seu. Era viúvo, não tinha filhos e vivia a sua velhice num socêgo apesar de amargurado pela recordação dum irmão que dera cabo de tudo e que abalara havia muitos anos para Lisboa, e de lá para o Brasil e do qual nunca mais houvera novas nem mandados, sendo de supor que tivesse dado o corpo aos vermes cariocas à força de abanar debalde a árvore das patacas.

Dizia-se apenas que ele havia casado em terras de Santa Cruz, e que tendo envolvido, se fôr com um filho pequeno para os sertões do Amazonas, sem dúvida mais por ambição do que por penas de viúvo.

O certo, porém, é que o Sr. Sebastião nunca conseguira tirar a limpo a verdade, embora para isso tivesse empregado muitos esforços; porque lhe agradava muito mais que a sua fortuna, tão trabalhosamente feita, fosse parar às mãos de seu irmão ou dum filho desse, do que às daqueles parentes remotos, a quem a sua morte tardava e que mal sabiam disfarçar o arremelgo cúpido dos olhos, quando passavam pelas suas terras ricas de fertilida e e trato, ou quando lhes era dado ver abertos os arcazes da colheita ou do bragal.

Mas, embora o entristecesse o destino que estava marcado aos seus bens, ele fa sempre tratando de os aumentar, comprando todos os anos algum bocado de terra.

Ora, um belo dia aconteceu que um vizinho do Sr. Sebastião se resolveu a vender uma várzea que pegava com propriedades dêle e o Sr. Sebastião não deixou perder o ensejo que há muito almejava. Deu logo o sinal e veio por aí abaixo, caminho de Lisboa, levantai do banco os 30 contos precisos para a compra.

Na estação do Rocio estava a esperá-lo, avisado pela família, um parente afastado, que por Lisboa andava empregado não se sabia bem em quê e que, enquanto o comboio não chegava, foi explicando a dois companheiros a história daquele parente que vinha a Lisboa levantar 30 contos, a sua fortuna, o seu desgosto de não ver chegar do Brasil aquele irmão ou aquele sobrinho que, sem dúvida, já estavam há muito tempo debaixo da terra ou com os ossos a branquejar, descarnados pelos bichos, nalgum recanto cerrado da selva brasileira.

Um dos companheiros do valdevinos parente do Sr. Sebastião ouvia com visível interesse a narração e, quando o comboio surdiu do tunel todo enovelado de fumo, poz-se de lado, a distância.

O Sr. Sebastião, tendo posto pé na gare, viu o parente e não ocultou o seu desprazer em face das suas hópticas expansões de afecto. E logo o sacudiu. Que tia estimado muito vê-lo, mas que não podia demorar-se, porque tinha um assunto importante a tratar e queria voltar à aldeia no comboio da noite. E sem dar tempo a insistências rompeu para fora da gare, deixando o parente desapontado.

Enfiou pela Rua 1.º de Dezembro e, quase a voltar para o Rocio, viu defronte de si a barrar-lhe o caminho aquele rapaz que na estação tanto interesse tomara pelos pormenores da vida, da fortuna, da família do Sr. Sebastião e que, à chegada do comboio se puzera de part.

— Peço desculpa, mas o senhor faz-me o favor de me dizer uma coisa?

— Diga lá mas depressinha, que eu tenho muito que fazer.

— Não é o Sr. Sebastião Alves, do Freixo?

— Sou eu, sou.

E logo o outro, dramático, abrindo os braços:

— Oh! meu tio!

Mas o velhote não queria dar pelo parentesco e, a querer romper, azedo, agressivo:

— Tio?! Vá lá chamar tio a outro!

E tinha um risinho esperto. Hein? Imaginava então aquele bonifrates, aquele mulato, que, lá por ele viver no Freixo, não lia os jornais, não sabia como se armavam aquelas historias!

Mas o rapaz insistia:

— O sr. não tinha um irmão que se chamava João. João Alves?

— Sim.

— ... que foi para o Brasil, que casou e enviuvou lá e que tinha um filho?

— Sim.

E o velhote mostrava-se já interessado, abalado fortemente, na sua desconfiança.

— Sou eu o filho de seu irmão!

— Tu?! O meu sobrinho?! — e, um ultimo assomo de desconfiança: — Mas como poude você saber que eu era o seu tio?

— Ouça: Eu cheguei ontem do Brasil. Meu pai, que morreu há dois meses, recomendou-me que, por sua morte, viesse para Portugal e me apresentasse ao tio Sebastião, mandando até escrever uma carta que tenho na minha mala, pedindo a sua protecção para mim. Estava a pouco na estação, a saber do horário dos comboios para o Freixo, quando ouvi que aqueles rapazes que estavam à sua espera pronunciavam o seu nome e falavam na sua terra.

O Sr. Sebastião não resistiu mais. Apertou o *sobrinho* nos braços, com as lagrimas nos olhos e disse numa voz cheia de tremuras da sua alvorocada alegria:

— Vamos ao banco, levantar um dinheiro, depois vamos jantar e à noite marchamos para o Freixo.

— E' que eu ainda tenho a mala no navio...

— Deixa lá a mala. Fica ahi alguém encarregado de a levantar.

E lá foram para o banco. Recebido o dinheiro foram jantar e, durante a refeição, o velhote crivou o sobrinho de perguntas a que elle respondeu o melhor que lhe foi possível. O Sr. Sebastião ria e chorava, entontecido pelas libações e por aquela alegria de ter encontrado o *sobrinho*, aquele parente proximo a quem entregara com prazer a sua casa.

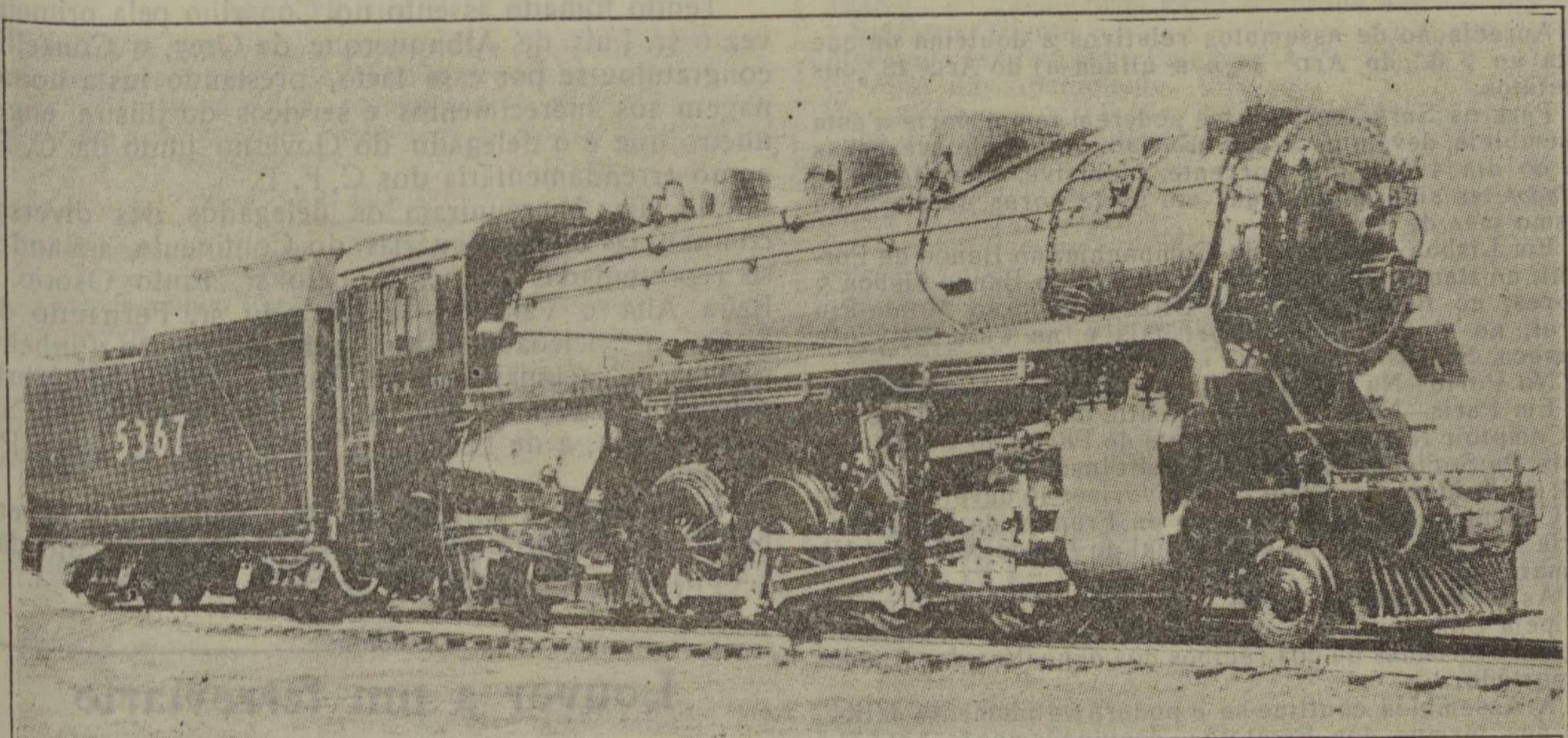
No caminho para a estação o rapaz recomendava repetidas vezes:

As novas locomotivas, tipo «Mikado», do «Canadian Pacific Railway»

A nossa gravura representa uma das magníficas máquinas do tipo «Mikado» que a Companhia americana do «Canadian Pacific Railway» adquiriu recentemente para serviço nas suas linhas.

braquecedor..... 4.406 pés quadrados
Supersície da grelha..... 703 pés quadrados

Esta locomotiva desenvolve um esforço de tracção



Estas máquinas são do tipo de rodado 4-6-2, e as suas principais dimensões são:

Diâmetro do cilindro..... 23 polegadas
Diâmetro da roda de impulsão... 5 pés e 3 pol.
Pressão da caldeira de vapor.. 250 libras por pol.²
Superfície total de aquecimento, incluindo o so-

de 56.100 libras. O seu peso total é de 149 toneladas e com o tender 252 toneladas.

O vapor circula constantemente através do sobre-aquecedor, pelo que não são necessárias caixas de fumo nem válvulas de segurança.

A água antes de entrar na caldeira atravessa o aquecedor por meio duma dupla bomba "Elesco".

— Tenha cautela com a malinha do dinheiro. Lisboa parece que está cheia de gatunos.

— Vai bem segura. A mim não me roubam eles!

Instalados numa carruagem de segunda classe — extravagância que o velhote se permitira em homenagem á sua alegria — e posto o comboio em andamento, o velhote começou a breve trecho a cabecear :a noite anterior perdida, a alegria, o vinho..

E, como levava ao pé de si o sobrinho, poz a maleta do dinheiro debaixo da ilharga e recostando-se o melhor possível entregou-se confiadamente ao sono. E logo o *sobrinho* fez notar aos outros passageiros a imprudencia daquele sono :

Imaginem os senhores que meu tio leva ali naquela malinha 30 contos. E vai dormindo com aquele descanso! É verdade que eu vou ao pé dele mas podia eu também adormecer e depois... Sem duvida que os senhores são pessoas honradas mas, enfim, podiam não ser...

E, de repente, batendo na testa, num risinho picardo :

— Esperem que lhe vou fazer uma partida! Tiro-lhe a mala do dinheiro, vou com ela para o compartimento aqui do lado e, quando ele acordar, os senhores vão rir. Dito e feito. O velhote ia ferrado no sono, de maneira que o *sobrinho* poude tirar-lhe a mala sem ele sentir e logo saiu com ela para o corredor, enquanto os outros passageiros antegosavam a aflição do velhote quando acordasse.

Passada uma boa hora, o Sr. Sebastião acordou, espreguiçou-se, ainda de olhos semicerrados, olhou o compartimento entrando vagarosamente na realidade e de subito em gritos crescentes.

— A mala? ! A minha mala? ! Onde está a minha mala? ! E era tão assustador o seu aspecto, havia um tal desvairo nos seus olhos, uma tão clara iminência de congestão na sua cara que os outros resolveram revelar desde logo a partida :

— Era bem feito ficar sem o dinheiro para não dormir dessa maneira. Mas, descance, homem. A mala levou-a o seu sobrinho para o compartimento do lado.

Mas a suspeita da verdade salteou-o logo. Saiu ao corredor, olhou de balde todos os compartimentos, numa ancianidade resfolego rouquejante e quando o revisor, atraido por aquele alvoroço, soube do que se tratava informou que o *sobrinho* daquele senhor tinha saído quatro estações atrás, com uma malinha na mão e com tal precipitação, que realmente, lhe causara estranheza... mas, fossem lá adivinhar que o Sr. Sebastião Alves, do Freixo, tinha encontrado em Lisboa, duma maneira tão rocambolesca, um sobrinho do Brasil!

* * *

Creio que isto, durante muito tempo, não passou dumha história. Agora já não pode dizer-se o mesmo porque, há dois ou três anos, foi posto em prática este processo — e com sucesso — na linha do Sul e Sueste, embora com ligeiras variantes.

TACITUS.

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

**Assembléa Geral Extraordinaria
dos Snrs. Accionistas.**

Nos termos da 2.º parte do Art.º 31.º e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral Extraordinaria dos Snrs. Accionistas, possuidores 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do mesmo Art.º 31.º, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 4 de Maio de 1927 pelas 14 horas.

ORDEM DO DIA

Apreciação de assuntos relativos á doutrina de que trata no § 6.º do Art.º 3º e a alinea a) do Art.º 18.º dos Estatutos.

Para os Snrs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadadas até ao dia 4 de Abril corrente, inclusivé, e as *Acções ao portador* ter sido depositadas até ás 12 horas do dia 19 do mesmo mez de Abril:

Em Lisboa—Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais e na Casa Bancaria Fonseca, Santos & Vianna;

No Porto—Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

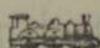
Em Paris—Nas Caixas do Comité da Companhia; e nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays-Bas e da Filial do Banco Nacional Ultramarino.

As cartas de admissão á Assembléa Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao portador.

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art.º 31.º

Lisboa, 2 de Abril de 1927.

O Presidente da Mesa da Assembléa Geral
Carlos Ary Gonçalves dos Santos



Jardim Zoológico

Tendo sido interrompida por motivos imprevistos a construção das instalações necessárias para a interessante exposição de símios em completa liberdade que deve em breve tempo inaugurar-se no Parque das Laranjeiras, recomeçaram agora os trabalhos com maior intensidade, tendo ha poucos dias estado ali o ilustre arquitecto sr. Raul Lino, a fim de proceder à implantação de algumas das edificações mais artísticas da «Aldeia dos Macacos».



«O comércio do Porto»

foi louvado, assim como o seu ilustre director, pelos serviços que tem prestado à instrução

O sr. Ministro da Instrução assinou a seguinte portaria:

Considerando que o jornal «O Comércio do Porto», tem organizado anualmente e com grande brilho, a distribuição do prémio «Xavier da Mota» entre as crianças pobres dos Institutos de Ensino e Beneficência de aquela cidade, realizando para esse fim sessões de notável imponência, como a do ano corrente a que se dignaram assistir o Presidente da República e vários membros do actual Governo;

Atendendo a que ao Estado compete acarinhar e estimular iniciativas de tão alto significado cívico:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro da Instrução Pública que ao jornal «O Comércio do Porto», e ao seu ilustre Director professor Bento Carqueja seja dado público testemunho de louvor.

Conselho de Economia Nacional

Reuniu no dia 25 do mês passado o Conselho Superior de Caminhos de Ferro sob a presidência do respectivo direcçor geral engenheiro Sousa Rego.

Foram tratados vários assuntos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a que nos referimos na secção de *Linhas Portuguesas* e procedeu-se à votação dos membros do Conselho, cujos nomes devem figurar na lista tríplice para a escolha, pelo Governo, de um vogal do «Conselho de Economia Nacional».

Tendo tomado assento no Conselho pela primeira vez o sr. Luís de Albuquerque de Orey, o Conselho congratulou-se por esse facto, prestando justa homenagem aos merecimentos e serviços do ilustre engenheiro que é o delegado do Governo junto da C. P., como arrendamentária dos C. F. E.

No dia 26 reuniram os delegados das diversas companhias concessionárias do Continente, achando-se representadas: A. C. P. pelo sr. Pinto Osório, a Béira Alta e Vale do Vouga pelo sr. Fernando de Sousa, a Sociedade Estoril pelo sr. Alvaro Pinheiro Chagas, a Nacional pelo sr. Pedro Diniz, a do Norte pelo sr. Eduardo Placido, a do Mondego pelo sr. Simão Arouca, a de Lena pelo sr. D. José de Serpa Pimentel.

Procedeu-se à votação dos três nomes que devem figurar na lista tríplice para escolha do delegado das Companhias de Caminhos de Ferro.



Louvor a um ferroviário

—Em portaria publicado no Diário do Governo do mês findo, foi louvado o sr. José dos Santos Pacheco, chefe da estação do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, no Terreiro do Paço pelos relevantes serviços prestados no exército do seu cargo, principalmente por ocasião de situações anormais, como foram as criadas pelas últimas greves ferroviárias. Este louvor dá-lhe direito à promoção, logo que se dê vaga no quadro.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Assembleia Geral Ordinaria de Obrigacionistas

Em observância aos artigos 22.º, 51 e 52 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º graus d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez d'este títulos, para as 14 horas de quarta-feira, 18 de Maio proximo, na séde do Comité, em Paris, 39, Rue d'Austerdam.

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

O depósito de Obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até ao dia 3 de Maio proximo, inclusivé, em Paris no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fanqueiros, e na séde da Administração da Companhia, Rua Victor Cordon n.º 1, 2.º.

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

Paris, 15 d'Abrial de 1927
O Comité de Paris