

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 951

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

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

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

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

Representante em Angra do Heroismo: 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, 1 de Agosto de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DÊSTE NÚMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Aviso ao público — prazos de transporte, a partir de 20 de Julho de 1927.

— Aviso ao público — para evitar demoras na retirada de remessas nas estações.

## SUMÁRIO

A revisão do plano da rede ferroviária, por J. Fernando de Sousa . . . . .	pag. 213
As indemnizações por perdas e avarias nos caminhos de ferro dos Estados Unidos . . . . .	» 214
A linha férrea Spoleto-Norcia . . . . .	» 215
Novas locomotivas eléctricas de mercadorias para a "New-York Central Railway" . . . . .	» 216
Viagens e Transportes. . . . .	» 217
Um tráfrgo interessante dos caminhos de ferro ingleses—combóios especiais para ponbos. . . . .	» 218

Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho . . . . .	» 219
União Internacional dos Caminhos de Ferro . . . . .	» 220
A gare de Sonepour, na India . . . . .	» 221
Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal . . . . .	» 221
Serviço directo Londres-Paris via Tilbury-Dunquerque. . . . .	» 222
Linhas Estrangeiras . . . . .	» 223
Grupo Instrutivo ferroviário de Campolide . . . . .	» 224
O tratamento das águas de alimentação das locomotivas. . . . .	» 224
Monte-Pio Ferroviário . . . . .	» 224
Os transportes aérios comerciais no Congo Belga . . . . .	» 225
A supressão das passagens de nível nos caminhos de ferro dos Estados Unidos . . . . .	» 225
Repartição de informação de Transportes nos caminhos de ferro hespanhois . . . . .	» 225

## A revisão do plano da rede ferroviária

Por FERNANDO DE SOUSA

O Decreto n.º 13.829 de 17 de junho ultimo é um diploma importantissimo, que visa ao desenvolvimento metodico da nossa rede ferroviaria de malhas ainda tão largas.

Procura-se nele estimular as iniciativas privadas, dando-lhes facilidades e auxilios e assegurando ao capital remuneração rasoavel. Tudo o que respeita a concessões é regulado metodicamente. E para que a acção necessaria obedeça a uma concepção harmonica, prescreve-se a cuidadosa revisão dos planos da rede ferroviaria successivamente decretados e alterados, não raro ao sabor de solicitações de ocasião.

\* \* \*

Como é sabido iniciou-se a construção dos caminhos de ferro entre nós sob a preocupação de crear uma grande arteria internacional que atravez da Espanha nos ligasse com toda a Europa. A linha de Lisboa a Badajoz foi a primeira em que se pensou, pondo-se em duvida a eficacia da ligação com o Porto, julgadaincapaz de concorrer com a via maritima.

Malograram-se as diligencias de Costa Cabral e da Companhia de Obras Publicas de Portugal em 1845, mercê das comoções politicas do tempo. Novo esforço foi tentado a partir de 1852, do qual resultou a activa construção das linhas do Norte, Leste e das do Sul e Sueste.

Após multiplas vicissitudes, atravez das quaes se ia desenvolvendo a nossa rede sem subordinação a um plano, veiu o decreto de 6 de outubro de 1898 estabeleceu o principio da classificação das linhas mediante previo inquerito e ordenar o estudo das redes complementares ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo. Outro decreto de 27 de setembro de 1899 ordenou equal estudo na zona central do paiz.

Dos trabalhos das comissões tecnicas e dos pareceres das estações consultivas resultaram os decretos de 15 de fevereiro de 1900, 27 de novembro de 1902 e 19 de agosto de 1907, aprovando os planos das redes complementares do Norte do Mondego ao Sul do Tejo e da zona central, sem que nos dois segundos ficassem in-

cluidas todas as linhas propostas. Varias linhas foram classificadas mais tarde.

Sobrevieram as repercussões economicas da grande guerra, o consideravel incremento do automobilismo, que lucta no nosso paiz com o deploravel estado das estradas.

Tudo aconselha uma revisão geral dos planos decretados, de modo que fique delineada num criterio metodico de conjuncto a nossa rede. Por isso o decreto referido encarregou uma comissão tecnica da elaboração d'esse plano.

São nela delegados: da Comissão superior dos Caminhos de ferro do Ministerio da Guerra o general Adolfo Pina; do Conselho superior dos Caminhos de ferro os engenheiros Fernando de Sousa e Jayme de Oliveira; das Administrações geraes das estradas e dos serviços hydraulicos respectivamente os engenheiros Henriques e Birne Pereira; da Direcção Geral de Minas o engenheiro Roldan y Pego e o engenheiro Santos adjunto de Chefe de Divisão d'estradas da Direcção geral de Caminhos de ferro, que segundo o decreto será o secretario.

Constituiu-se a Comissão no dia 30 e escolheu para presidente o general Adolfo Pina e para relator o signatario d'este artigo. Assentou-se desde logo em mandar uma circular a todas as empresas exploradoras de caminhos de ferro, convidando-as a indicar, em exposição acompanhada de todos os dados justificativos, as linhas que julguem dever constituir os complementos das que exploram e cujos elementos de trafego conhecem melhor que ninguem.

A vastidão do estudo confiado à comissão exige a divisão do país em zonas, que precisam ser primeiro estudadas de per si, procurando-se em seguida o modo de assegurar as suas mútuas relações.

Assim, ao norte do Mondego podem-se considerar separadamente duas zonas: a do Minho, constituida pelo quadrilátero limitado pelo rio Minho ao norte, pelo Douro ao sul, por uma linha imaginária que de Chaves venha pela crista do Marão ao Douro a leste e pelo Atlântico a oeste. Às suas duas artérias principais, constituídas pelas linhas do Minho e do Douro, afluem as secundárias de via reduzida, construidas umas, concedidas outras, havendo ainda que assentar na directriz de alguns elementos da rede.

A região transmontana, que para norte do

Douro e para leste do Marão e do Tâmega se estende até à fronteira, constitui outra zona distincta, em que há três linhas de via estreita sensivelmente paralelas: do Corgo, do Tua e do planalto de Miranda, que há que ligar entre si e com a linha espanhola em construção de Zamora a Orense.

Segue-se a zona entre o Douro e o Mondego abrangendo a vertente norte da serra da Estrêla. Há nela problemas interessantes e dificeis de resolver, que é prematuro enumerar e que demandam estudo atento e criterioso.

Ao sul dessa zona duas devem ser consideradas. Entre o Oceano e a linha do norte e leste se estende da Figueira a Lisboa, onde se degladiam numerosas pretensões encontradas.

Para o sul da serra da Estrêla e a leste da linha do norte estende-se até ao Tejo uma vasta região, que deve ser objecto de estudo em separado.

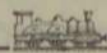
Finalmente, tudo o que fica para o sul do Tejo até ao Algarve, inclusivé, constitui outra vasta zona, em que deve haver unidade de estudo.

Essa divisão facilita o trabalho da comissão e não exclui o subsequente relacionamento das linhas das diversas zonas.

Resolveu ainda a Comissão pedir à Direcção Geral de Minas a localização, na carta, dos jazigos mineiros importantes, para se lhes assegurarem, quanto possível, transportes fáceis.

Há, finalmente, uma questão importante, sobre a qual tem de recair especial exame da Comissão: a das ligações internacionais que ainda podem ser estabelecidas.

N' outro artigo versaremos detidamente esse assunto, que tem actualmente inteira oportunidade.



### As indemnizações por perdas e avarias nos caminhos de ferro dos Estados Unidos

É deveras notável o decrescimento das verbas pagas pelas companhias dos caminhos de ferro dos Estados Unidos da América desde 1919 para cá, graças aos cuidados com que o pessoal das diferentes empresas passou a proceder à manipulação das remessas, em virtude das medidas adoptadas pelas respectivas direcções.

Ao passo que em 1920 as indemnizações pagas por perdas e avarias atingiu a soma de 120 milhões de dólares, em 1925 não chegaram a atingir 39 milhões.

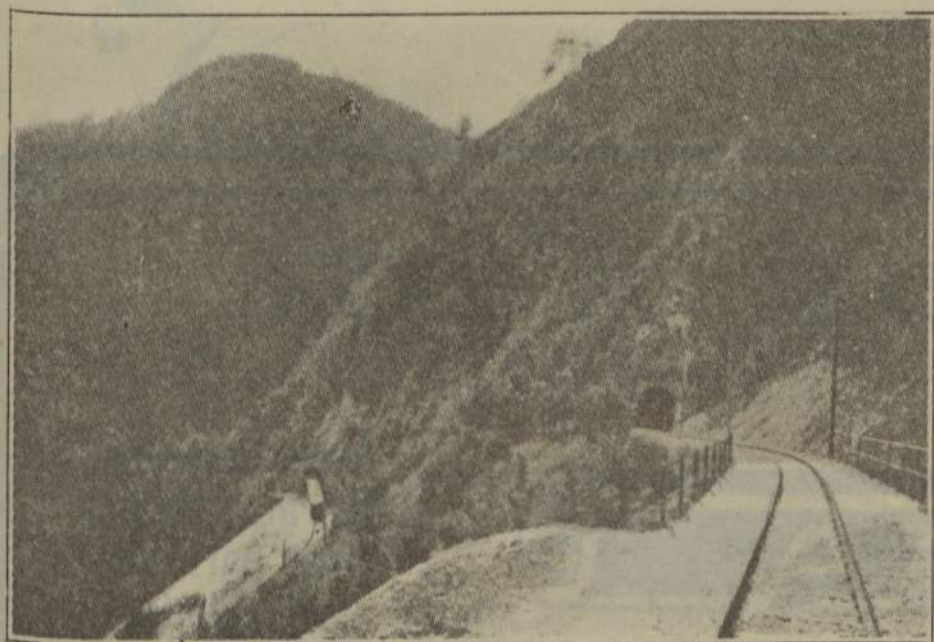
A escala de proporção entre as indemnizações pagas e as receitas do trafego de mercadorias desde 1919 a 1925 é de 2,95 por cento em 1919; 2,36 por cento em 1921; 1,06 por cento em 1924 e 0,81 por cento em 1925.

# A linha férrea Spoleto-Norcia

EM Novembro do ano passado foi aberta à exploração a linha férrea italiana Spoleto-Norcia, de que é concessionária a Sociedade Subalpina das Empresas Ferroviárias, que já explorava a linha de Domodossola à Fronteira Suíça e da Navegação do Lago Maior.

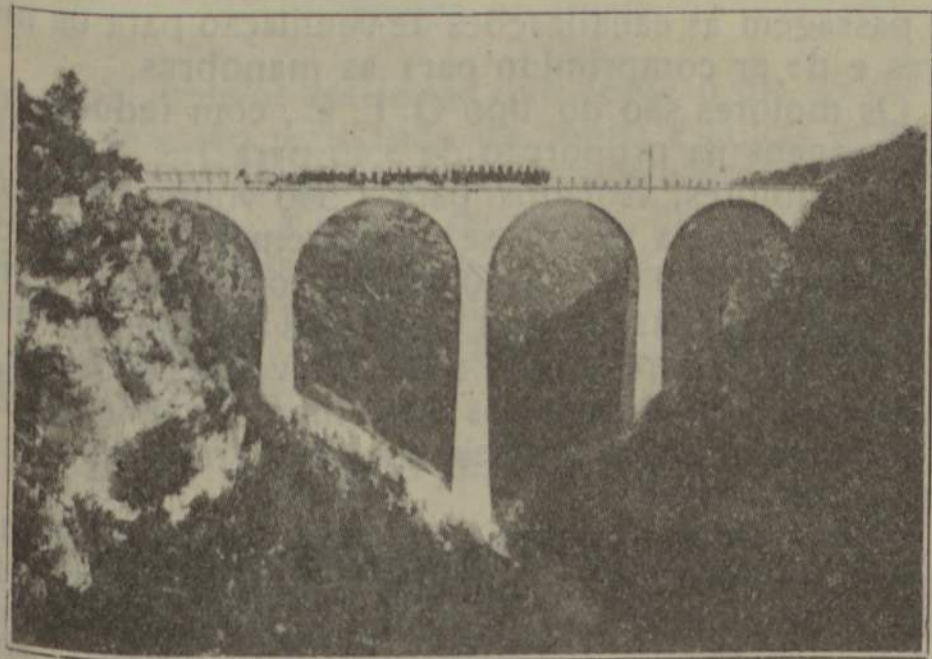
A linha de Spoleto-Norcia é de via reduzida — bitola de 0<sup>m</sup>,95; tem 52 quilómetros de extensão, pendentes de 45 por mil e curvas do raio mínimo de 70 metros.

Explorada a tracção eléctrica, é alimentada por corrente contínua de 2400 voltios.



O túnel de Vallepiana — 450 metros de extensão

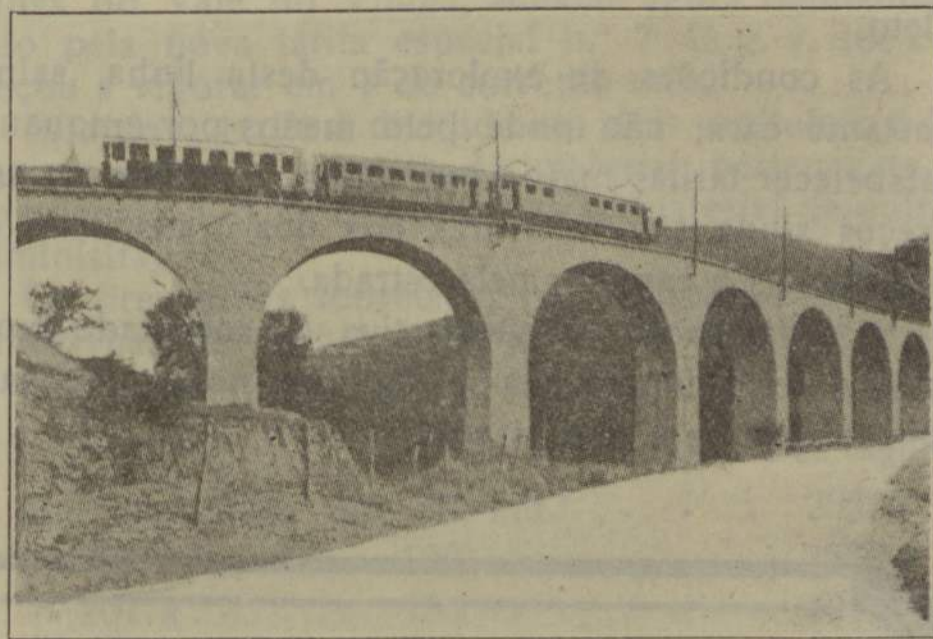
Destinada a ligar o planalto de Norcia e lugares circunvisinhos—Cascia, Preci, Savelli, etc, e as povoações do Vale do Nera—Tripouzo, Cerreto, Piedipaterno e S. Anatolia—com Spoleto, a estação mais próxima do Caminho de Ferro do Estado, esta linha é muito acidentada. Partindo de Spoleto, numa altitude de 305 metros sai de repente numa pendente de 45 por mil, indo atingir Caprareccia a 620<sup>m</sup> de altitude.



Ponte de Cortacione

Depois atravessa o Appennino em túnel de 1950 metros de extensão, e vai descendo sempre em pendente de 45 por mil, indo terminar no Vale do Nera, na estação de S. Anatolia, cuja cota é de 289 metros. Esta rampa que tem cêrca de 9 quilómetros e se desen-

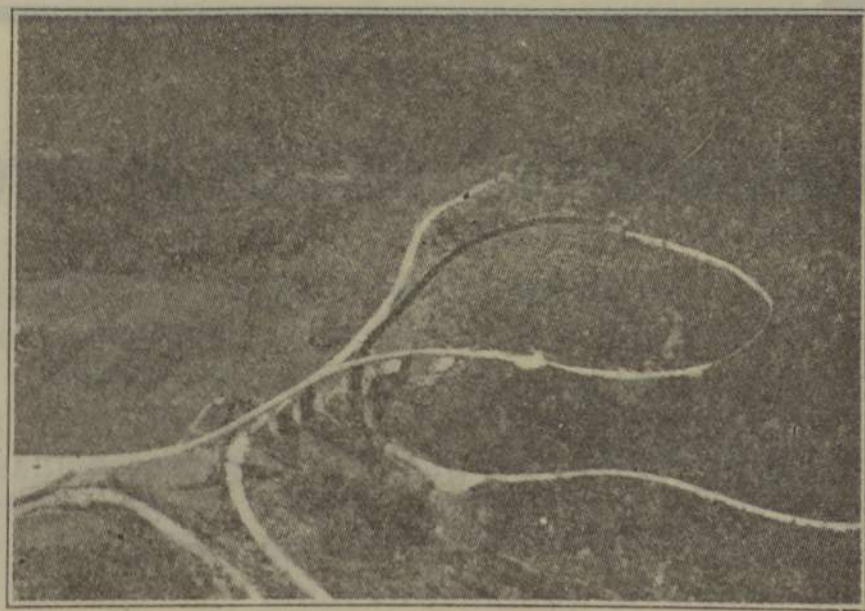
volve uma zona muito restricta por causa da natureza montanhosa do terreno, é efectuada com quatro grandes *Tourniquets*, parte em túnel, parte a descoberto. De S. Anatolia segue a linha pelo Vale do Nera



A Ponte de Caprareccia

tocando nas povoações de Piedipaterno, Borgo Cerreto e Tripouzo, alcança o Vale do Corno, afluente do Nera, e vae até Serravalle, estação que fica a uns 12 quilómetros de Cascia. Segue depois ao longo do Vale da Ribeira do Sordo para ir atingir Norcia numa cota de 590 metros acima do nível do mar, próximo da qual fica a estação terminal da linha.

A energia electrica é fornecida pela comuna de Spoleto, que a recebe da central de Papigo da Sociedade «Term»: Da cabine de Spoleto sai em corrente



O anel helicoidal perto de Caprareccia

trifásica em alta tensão até Piedipaterno onde é transformada em corrente trifásica a 500 voltios que serve para alimentar dois grupos de motores—sincrono—dínamos da potência de 500 quilovátios cada. Um desses grupos está normalmente de reserva.

O material circulante é constituído por 5 automotoras e 4 motores da potência de 10 cavalos cada; as automotoras pesam, quando carregadas, 35 toneladas cada uma. As carruagens são em número de 8 e comportam 50 passageiros cada uma. Para o transporte de mercadorias dispõe a empresa de 35 vagões da carga de 10 toneladas.

Em Junho último, o serviço era feito por cinco combóios diários, de passageiros e mixtos.

As tarifas adotadas, a título de experiência, na linha de Spoleto-Norcia, são superiores às dos Caminhos de Ferro do Estado e regulam por 0,25 lira por passageiro o quilómetro, e 1 lira por tonelada e quilómetro para mercadorias em detalhe, e 0,50 a 0,70 lira por tonelada e quilómetro para expedições de vagão completo.

As condições de exploração desta linha, saindo bastante cara, não pode pelo menos por enquanto, estabelecer tarifas mais económicas; contudo os seus preços ainda são inferiores aos dos transportes em automóveis e camiões pela estrada.

A organização administrativa da sociedade exploradora desta linha torna-se digna de nota pelas bases de economia em que assenta.

Todo o serviço é desempenhado apenas por 75 agentes, isto é, não chega a ser um agente e meio por cada quilómetro, visto que a linha tem 52 quilómetros.

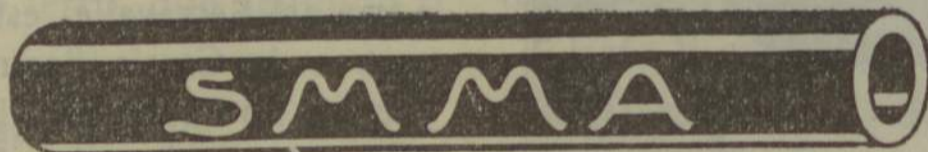
A importância desta nova linha é principalmente notável sob o ponto de vista turístico. Dentro de pouco tempo, Norcia, graças à sua situação, será um centro de turismo; estará povoada de bons hotéis, e terá campos de desporto. A sua proximidade do grupo dos Montes Vettore a 2458 metros acima do nível do mar, e do Sibillini, uma das mais belas cadeias dos Appenninos, deve ser um magnífico atrativo.

Além disto, a linha Spoleto-Norcia pode-se tornar uma comoda via de comunicação entre Roma e Ascoli, tornando extensiva a esta cidade o serviço de automóveis Norcia-Arquata do Tronto-Ascoli Piceno.

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gaz  
comprimido

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

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

Telegramas :  
Monbacier - PARIS  
(Codigo: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

## Novas locomotivas eléctricas de mercadorias para a «New-York Central Railway»

Foram inauguradas recentemente, nas linhas da «New York Central Railway», duas novas locomotivas eléctricas destinadas ao serviço de mercadorias.

O problema a resolver consistia em rebocar trens de 3.000 toneladas, das quais 75 % representadas por vagões vãos e 25 % por vagões de 50 toneladas, devendo os motores funcionar com 575 volts e a velocidade atingir 50 quilómetros-hora.

As condições impostas especificam que, em experiência realizadas nesta rede, o combóio devia fazer quatro paragens de dois minutos em cada trajecto completo, partir aceleradamente (supõe-se completamente utilizada uma aderência de 20 %) e assegurar um ciclo de serviço determinado sem que os motores aquecessem mais de 120 graus, medidos ao termómetro, ou 140 graus medidos pela sua variação de resistência.

Cada uma dessas locomotivas, cujo peso previsto era de 170 toneladas métricas, pesa, na realidade, um pouco menos. Os oito eixos, todos motores, são repartidos entre dois *truks* articulados, sendo cada um destes montado sobre duas «bogies».

Nesta infraestrutura assentam duas caixas das quais cada uma tem o seu *chassis*, composto não de peças ajustadas por cavilhas e pregos, mas duma peça de aço massiça.

Ao centro deste sistema há um largo conduto que dá passagem às canalizações de ventilação para os motores e de ar comprimido para as manobras.

Os motores são do tipo G. E. C., com redução de engrenagens na proporção de 3,46 para 1.

Os motores, isolados para 1:500 vóltios, poderão adaptar-se a esta tensão se se fizerem funcionar dois juntos com 1:500 e 1:600 vóltios. As combinações série-paralelas são feitas entre os elementos do equipamento sob a tensão da rede, que é de 575 vóltios sómente, e a corrente é conduzida aos aparelhos de comando do equipamento, quer por meio de pantógrafo, quer por um terceiro trilho.

Cada locomotiva comporta, para poder funcionar numa ou noutra destas condições de alimentação, dois grupos de oito *frotteurs* e quatro pantógrafos que permitem recolher a corrente em duas alturas diferentes.

Cada um dos motores desenvolve 415 cavalos no regime de 575 ampéres sob 600 vóltios, e é esta a sua potência horária para uma temperatura elevada; quanto à potência em regime contínuo, pode ser de 432 cavalos, correspondente a um consumo de 460 ampéres sob 600 vóltios. A potência horária da locomotiva atinge; pois, a 3:320 cavalos.

# B B I S T O L - C L U B

O MAIS ALEGRE

## D A N C I N G

DE

# L I S B O A

## Viagens e Transportes

### Horário de combóios na linha de Cascais

Entrou em vigor no dia 20 do mês findo o novo horário de combóios da linha de Cais do Sodré a Cascais, explorada pela Sociedade Estoril.

O novo horário apresenta bastantes melhoramentos sobre o anterior. Fica havendo diáriamente trinta e um combóios no sentido Lisboa-Cascais e trinta no sentido inverso, excepto aos domingos e dias feriados em que são suprimidos alguns combóios que, aos dias de semana, circulam a horas dos empregados irem para os seus escritórios ou deles regressarem a suas casas.

O actual horário satisfaz plenamente às exigencias do público.

### Festas na Curia

Por motivo das festas que desde o dia 28 do mês findo se estão realisando na bonita estância termal da Curia, a C. P. organizou um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das principais estações para o apeadeiro da Curia, cuja validade para o regresso termina do dia 3 do corrente.

Consta-nos que têm tido grande aproveitamento estes bilhetes.

### Prazos de transporte

Por um Aviso recentemente publicado, a C. P. restabeleceu os prazos de transporte estipulados na tarifa geral para todos os transportes, com as excepções a seguir indicadas, para, a 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 (cortadas), serão transportados nas condições que normalmente prescreve a Tarifa Geral (seu art.º 58 e seu § 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.

### Aluguer de salões nas linhas do Vale do Vouga

O aluguer de salões ou carruagens de luxo nas linhas do Vale do Vouga, acha-se agora regulamentado pela nova tarifa especial n.º 7 de g. v. que começou a vigorar em 1 do corrente mês.

Esta nova tarifa é dividida em dois capítulos: o 1.º que se refere a aluguer de material pertencente à Companhia, e o 2.º que se refere ao material de outras administrações.

Os preços das sobretaxas pela ocupação de salões ou carruagens de luzo reservadas, da companhia são as seguintes:

	Mínimo de lugares
Em percursos até 50 km. <sup>s</sup> . . . .	20\$00
de 51 a . . . . 100 » . . . .	25\$00
» 101 a . . . . 150 » . . . .	30\$00
» 151 a . . . . 200 » . . . .	35\$00
Alem de . . . . 201 » . . . .	40\$00

As requisições de aluguer de salões ou carruagens de luxo devem ser feitas com a antecedência de 36 horas, ao Engenheiro Director da Exploração, em Espinho.

Para a circulação de carruagens de luxo pertencentes a outras administrações estabelece, a tarifa a taxa de \$05 por quilómetro e veículo, pelo percurso que efectuem na sua rêde, além das sobretaxas previstas no capítulo 1.º.

Todos os preços da tarifa estão sujeitos aos multiplicadores em vigor.

### Exposição agrícola, pecuária, industrial de automoveis

Nos dias 21 a 28 do corrente deve realizar-se, na vila de Caldas das Rainha a 5.ª exposição agrícola, pecuária, industrial e de automóveis que está despertando grande entusiasmo, e a que concorrem os principais agricultores e industriais da formosa região das Caldas e de todo o concelho.

Por este motivo a C. P. estabeleceu a prorrogação até o dia 29, para o regresso dos passageiros do prazo de validade dos bilhetes da tarifa interna n.º 7 g. v. para os bilhetes vendidos para as Caldas da Rainha nos dias 20 a 27 do corrente.

### Bilhetes reduzidos nos combóios tramways nas linhas do Vale do Vouga

Entrou em vigor no dia 1 deste mês, nas linhas do Vale do Vouga a tarifa especial n.º 8 de g. v. que estabelece bilhetes a preços reduzidos para os combóios tramways nos percursos Espinho-Praia e Oliveira de Azemeis, Vizeu e Oliveira de Frades, e entre Aveiro e Agueda.

Cada um destes percursos constitui um paragrafo da nova tarifa, que deve ter boa aceitação do público, graças à modicidade dos preços da 2.ª e 3.ª classes.

Os preços da 1.ª classe não apresentam redução sobre a tarifa geral.

# UM TRÁFEGO INTERESSANTE DOS CAMINHOS DE FERRO INGLESES

## Combóios especiais para transporte de pombos

NALGUNS pontos de Inglaterra, principalmente nos condados de Durban e Northumberland, o transporte de pombos constituiu um tráfego importante, tendo a London North & Escottish Railway, em determinadas épocas do ano, que efectuar combóios especiais para atender à quantidade de remessas de pombos que lhe é apresentada para expedição.

É no verão que este tráfego atinge a sua maior



*Carregando o combóio especial*

intensidade e o caminho de ferro não se furta a colaborar com as sociedades protectoras e cultoras dessas interessantes aves, proporcionando-lhes no transporte todas as condições indispensáveis para não morrerem ou sequer sofrerem quaisquer incomodos durante a viagem.

Não se suponha que tais transportes sejam a consequência dum desenvolvido negócio de pombos para alimentação das populações.

Esses pombos vão prisioneiros durante a viagem, mas logo que chegam ao destino para onde foram despachados são postos em liberdade e ei-los que voltam pelas suas próprias azas para os seus pombais.

A «Up-North Combine», que representa 6:000 pombos correios, compreende 300 clubs e 22 federações disseminadas numa área que vai de Berwick-on-Tweed no norte, até Northallerton no sul, e Haydon Bridge, próximo de Carlisle no oeste, expediu no ano passado nos dias e para os destinos abaixo indicados dois combóios especiais de pombos, de Newcastle e South-Shields:

Pombos velhos	Pombos novos
Maio 7 — Retford.	Julho 30 — Selby.
" 14 — Grantham.	Agosto 6 — Retford.

Pombos velhos	Pombos novos
Maio 21 — Peterboroug.	Agosto 13 — Grantham.
" 28 — Hitehin.	" 20 — Peterboroug.
Junho 4 — Newhaven.	" 27 — Hitchin.
Junho 11 — Newhaven.	—
" 25 — Amiens	—
Julho 2 — Newhaven.	—
" 16 — Melun e Nevers (velhos e novos).	

A quantidade de gaiolas com pombos expedidos por semana regula por 1:700 a 1:800.

Há também um tráfego considerável de Londres; todas as sextas-feiras à noite, durante o verão até Setembro, parte de King's Cross um combóio especial de columbideos.

Antigamente os clubs de Londres faziam os seus envios por via Liverpool Street, mas agora, graças às comodidades oferecidas pela L. N. R. R., todo o tráfego da área de Londres aflui a King's Cross.

Desde meados de Abril a meados de Setembro, oito federações de Londres e o London North Road Combine enviaram umas 18:000 gaiolas contendo cerca de 270:000 pombos, para estações mais ao norte, como Thurso, Aberdeen para Serwick, Banff e Perth, bem



*Preparativos para a expedição duma remessa de gaiolas com pombos*

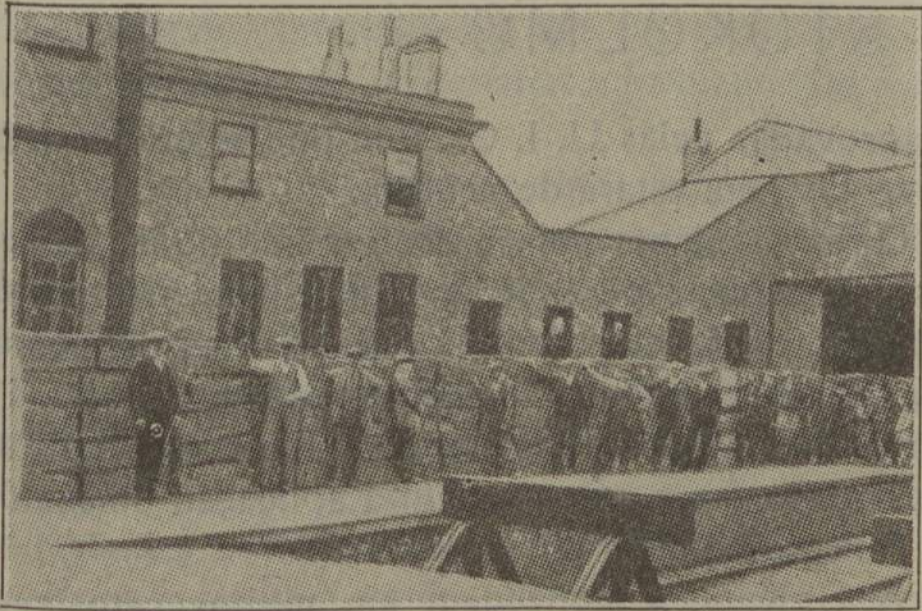
como Northallerton, York, Doncaster, Brauston, Chatteris e Pinchbeck.

A importância do tráfego diminuiu naturalmente na razão inversa das distâncias.

Assim, para Banff, foram expedidos na quinta-feira 23 de Junho, de King's Cross, 350 gaiolas com pombos para serem libertos no sábado 25, e 120 gaiolas para Thurso, na quarta-feira 6 de Julho, para serem

soltos no sábado seguinte. Quando as viagens são longas, como estas, dá-se geralmente às aves um dia de repouso, entre o da chegada e o da largada para regressarem a suas casas.

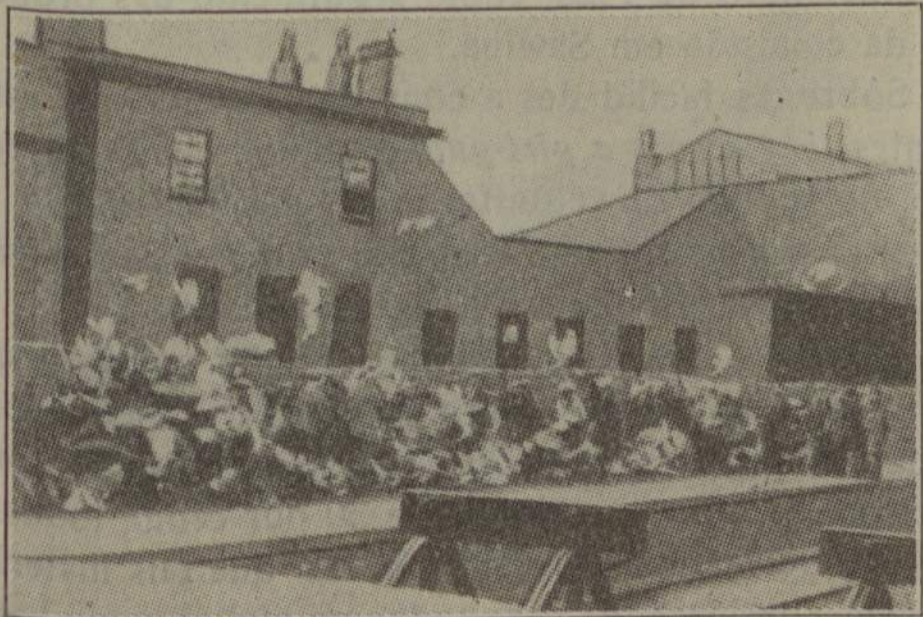
As remessas de pombos especiais que a «North Combine» costuma efectuar de Londres, são sempre acompanhadas dum guarda ou tratador, que vai provido de bebedouros adequados e água para dar de beber durante a viagem aos animais.



Os guardas preparando-se para abrir as gaiolas

Por os julgarmos bastante interessantes, a seguir damos alguns detalhes sobre as entidades, sob cujos auspícios os pombos viajam pelo caminho de ferro:

	Gaiolas
North Road Combine . . . . .	500
North London Federation . . . . .	910
West Essex Federation . . . . .	1.950
West London Federation . . . . .	2.250
County of Essex Federation . . . . .	2.100
East London Federation . . . . .	2.640
North-East London Federation . . . . .	2.500
South-East London Federation . . . . .	1.306
London North Road Federation . . . . .	3.965
<b>Total de gaiolas expedidas na época passada</b>	<b>18:121</b>



O momento da libertação dos pombos

Isto é, mais de 18:000 gaiolas que, a 15 pombos cada uma, representa um total de mais de 270:000 pombos.

É realmente bonito!

## Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho

Em 5 de setembro próximos deve ser inaugurado em Roma o terceiro Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho, do qual aceitaram a presidência e vice-presidência de honra, respectivamente, o sr. Mussolini e o ministro da Economia Nacional de Italia.

No Congresso tomarão parte delegados oficiais das diferentes Nações, das administrações públicas e entidades científicas que se ocupam da organização científica do trabalho, representantes de associações e estudiosos que individualmente se quiserem associar.

A organização do Congresso está a cargo do Comité internacional da O. S. do T. de que é presidente M. Luigi, Engenheiro, professor ilustre e Senador; e vice-presidente Mrs. Olivetti, deputado.

Os assuntos a tratar no congresso estão divididos em quatro categorias, como segue:

- 1.º—Organização científica do trabalho na indústria e no comércio dos produtos industriais;
- 2.º—Organização científica do trabalho na agricultura e no comércio dos produtos agrícolas;
- 3.º—Organização científica do trabalho nos serviços públicos e nos serviços de utilidade pública;
- 4.º—Organização do trabalho na economia doméstica.

Para cada categoria os assuntos podem ser tratados e serão classificados: a) sob o ponto de vista das questões gerais e económicas; b) sob o ponto de vista dos factores técnicos; c) sob o ponto de vista dos factores humanos (psicootécnicos, estudo da fadiga, ensino etc.).

Grande número de estados já deram a sua adesão e enviam delegados ao congresso, entre eles os Estados Unidos da América que já indicou os títulos dos importantes relatórios que os seus representantes apresentarão ao Congresso.

Aos congressistas estão assegurados grandes comodidades nos hotéis de Roma e reduções nas passagens em todos os caminhos de ferro.

A sessão inaugural realizar-se-há, como dissemos, no dia 5, continuando os trabalhos até o dia 8 de Setembro, em que se efectuará a sessão de encerramento.

Durante os dias do congresso serão facultados aos congressistas cinco excursões em visita às antiguidades romanas, estando patentes aos srs. congressistas as magníficas instalações da «Central Electrica del governato di Roma» e a nova estação de transformação da Società Elettricitá e Gas di Roma.)

Que Portugal não deixe de se fazer representar nesse importante certame, é o que nós desejamos.

# UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

## II

### A REUNIÃO DE STOKOLMO

Conforme havíamos anunciado na *Gazeta* de 1 de Maio último, reuniu no dia 9 de Junho em Stockolmo a assembleia da U. I. C., para tomar resoluções sobre as diversas questões que as comissões encarregadas de as estudar deviam apresentar com os seus pareceres, e que se encontram indicadas na Ordem do Dia que publicámos.

Estiveram representadas quasi todas as nações que fazem parte da União, sendo Portugal representado pelo Sr. Campos Rueda, engenheiro sub-chefe de divisão adjunto à Direcção Geral da C. P.

Presidiu às sessões Mr. Vogt, Secretário de Estado, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães, tendo a sessão inaugural sido aberta por Mr. Meurling, Ministro das Comunicações do Reino da Suécia, que se fazia acompanhar de Mr. Grandholm, Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco.

Depois das saudações da praxe, do Sr. Ministro a todos os delegados dos diferentes países, e dos correspondentes agradecimentos, as comissões de «Tráfego-Passageiros» e de «Tráfego-Mercadorias» iniciaram, em salões separados, os seus trabalhos.

Na Comissão de Passageiros tratou-se em primeiro lugar dos limites de idade a fixar para as concessões de gratuidade e de redução de 50 por cento.

O delegado inglês, Ms. F. Braet, apresentou o seu relatório, cujas conclusões resume, lembrando que, como já havia sugerido na reunião anterior ao tratar-se deste assunto, o seu parecer é de que se fixe em 4 anos o limite para a concessão da gratuidade, e em 10 anos para a de 50 por cento.

Interrogados pelo presidente os diferentes delegados sobre o character obrigatório das conclusões tomadas pelo *Comité* de Gerência na sessão de Novembro de 1926 sobre esta questão, o delegado espanhol declara que não obteve a adesão do seu governo às medidas propostas, esperando contudo conseguí-la, visto que sobre uma questão que muito se lhe aproxima — bilhetes combinados — deu uma decisão favorável.

O delegado português declarou que a sua administração está disposta a aceitar aquela solução, mas que em vista da declaração do delegado espanhol, não pode tomar uma resolução definitiva, dando no entanto a perceber que, nas condições das tarifas internacionais que de futuro a sua administração apresentar ao governo, as concessões relativas a crianças, serão

as aprovadas pelas U. I. C., com que espera o seu governo também estará de acôrdo.

O representante polaco declara não poder dar resposta decisiva, esperando, comtudo, que a sua administração esteja de acôrdo, e o delegado da União das Republicas Socialistas Soviéticas declara que dá o acôrdo aos limites de idade, mas que outro tanto não pode ainda fazer com respeito à applicação obrigatória da concessão de 50 por cento.

A U. R. S. S. concedem em muitos casos reduções superiores a 50 por cento, chegando mesmo a 75 por cento. Se a redução numa tarifa directa é inferior à das tarifas internas, os passageiros não adquirirão para as crianças bilhetes directos e ficarão sujeitos às formalidades incómodas nas fronteiras para tomar novos bilhetes para o percurso em cada nação,

Por estas razões o delegado da U. R. S. S. pede seja feita no texto uma modificação no sentido da administração dos caminhos de ferro da U. R. S. S. poder conceder reduções superiores a 50 por cento, quando as tenham nas suas tarifas internas.

O delegado dos caminhos de ferro do Norte da Belgica e dos caminhos de ferro coreanos deram o seu acôrdo às propostas formuladas na reunião de Sevilha sem reservas; tendo por fim o presidente sugerido aos membros da comissão dirigirem ao *Comité* de Gerência uma proposta no sentido de ser dado o character obrigatório às conclusões tomadas pelo *Comité* na sessão de Novembro de 1926, como seguimento das propostas da comissão em Sevilha.

Sobre as facilidades a conceder a grupos de estudantes, *boy-scouts* e *girl-guides*, houve larga discussão, no sentido de se uniformisar as concessões, e de precisar a lista dos objectos que os *boy-scouts* e *girl-guides* possam transportar como bagagem.

Á excepção do delegado francês que pretendia que o material de acampamento e transporte, pertencente aos grupos de *scouts* fôsse taxado no seu país como recovagem com a redução de 50 por cento, todos os demais delegados concordaram em que tais materiais fossem considerados para todos os efeitos como bagagem. A pedido do presidente, o delegado francês acabou por dar o seu acôrdo, tendo ficado encarregado de redigir as disposições relativas às reduções concedidas pela U. I. C., as quais serão presentes ao *comité* de gerência sem necessidade de voltarem à Comissão.



Acêrca da unificação de reduções dos preços do transporte de sociedades em grupos, foi aprovado o projecto de tarifa apresentado pelo delegado alemão, Mr. Lessing, modificado no sentido de ser permitido o regresso individual dos excursionistas, da faculdade de utilização dos «vagens-lits» pelos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, sôbre as reduções a conceder aos excursionistas e ainda outras pequenas alterações que serão introduzidas no texto.

Seguidamente ocupou-se a Assembleia da «unificação no serviço internacional das regras relativas a paragens em estações intermédias e formalidades a cumprir pelos passageiros».

Mr. Landra, delegado da Itália, comenta o seu relatório anteriormente apresentado e, como as opiniões dos delegados sôbre os sistemas de paragem fôsem muito diversos, foi, a pedido do relator, o assunto entregue, para novo estudo, a uma sub-comissão composta da Itália, Alemanha, França e Bélgica.

Na 2.<sup>a</sup> sessão, realizada no dia 10, foram tratadas as restantes questões desta Comissão.

Relativamente à unificação das reduções sôbre os preços de transporte de sociedades em grupos e grupos de crianças, chegou-se à conclusão de, dada a impossibilidade de todas as administrações poderem fazer iguais reduções, o *Comité* de Gerência recomendou às Administrações a adopção do regime mais liberal, que é o inglês, precisando comtudo, que o ca-

minho de ferro não é obrigado a pôr mais de um lugar à disposição duma criança.

A alínea *b*) da 3.<sup>a</sup> questão, relativamente à unificação das facilidades a conceder a congressistas e concorrentes a feiras internacionais, foi retirada da Ordem do Dia a pedido do delegado japonês, visto a impossibilidade da adopção de regras uniformes.

A 5.<sup>a</sup> questão, oportunidade de tornar concordes as disposições de tarifas-tipo para passageiros e bagagens, estabelecido pela U. I. C. e o dos correspondentes artigos da C. I. V., foi considerada como definitivamente regulada.

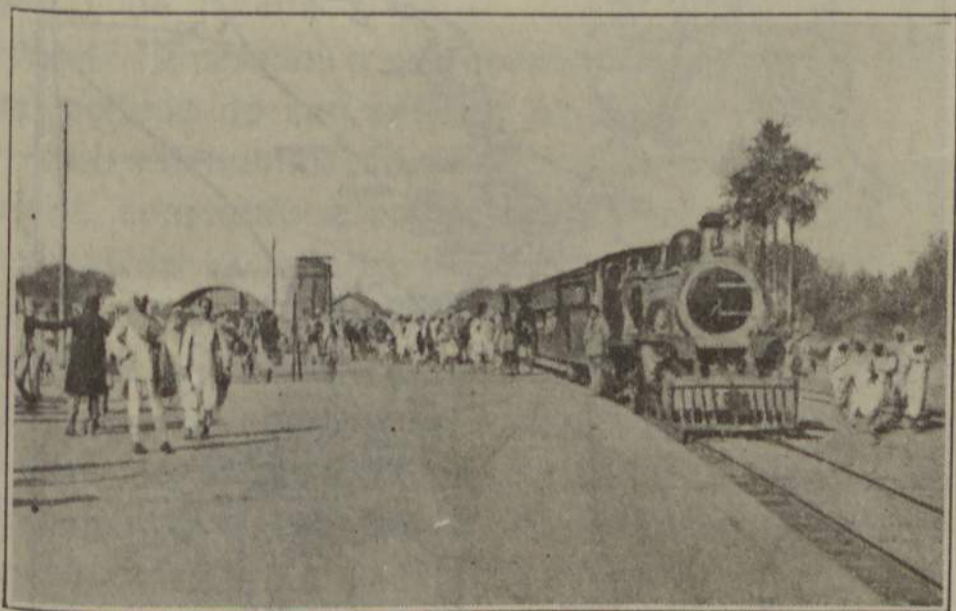
Como 6.<sup>a</sup> questão, foi proposta pelo delegado italiano a inscrição de novas questões no programa da Convenção, o que foi aprovado.

Mr. Munich, delegado francês, deu conhecimento à comissão que estas Administrações, alemã e sueca, por exemplo, já estão estudando projectos de combinação com as companhias de navegação aérea, parecendo-lhe interessante que a comissão apresentasse os trabalhos já realizados como base para a elaboração dum projecto de tarifa-tipo a adoptar no futuro pelas companhias que desejem estabelecer tais serviços combinados.

Aceita esta proposta, foi resolvido pedir-se ao *Comité* de Gerência autorização para se fazer estudar o assunto por uma sub-comissão composta por delegados, alemão, francês, italiano e sueco. (*Continua*).

## A GARE DE SONEPOUR, NA INDIA

Quando vemos as grandes *gares* da Europa, com os seus 100 ou 200 metros, temos uma impressão de grandeza que nos faz sentir a marcha do progresso, no aumento do movimento mercante, no aumento do número de passageiros, que obrigam as companhias



A gare de Sonepour, na India

ferroviárias dos grandes países civilizados a construir *gares* extensas.

E, no entanto, essas *gares*, de 100 ou 200 metros são quasi insignificantes se as compararmos à *gare* de Sonepour, na India, que é, sem dúvida, a mais comprida das plataformas do mundo, com a sua extensão de 2.450 pés, ou sejam 747 metros.

## Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal

Segundo refere o nosso colega de Madrid, «Banca, Industria e Seguros», foi assinada a escritura de aquisição pela Companhia do Norte de Espanha, do Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal.

Para êsse efeito foi aprovado em conselho de Ministros da nação vizinha, uma autorização para a Companhia do Norte dispor 7.200.000 pesetas das suas reservas para pagamento das linhas adquiridas.

A aquisição foi feita pela importância de vinte milhões de pesetas em ações, do que resulta corresponder 35.500 pesetas por cada quilómetro, visto que a linha tem a extensão de 204 quilómetros.

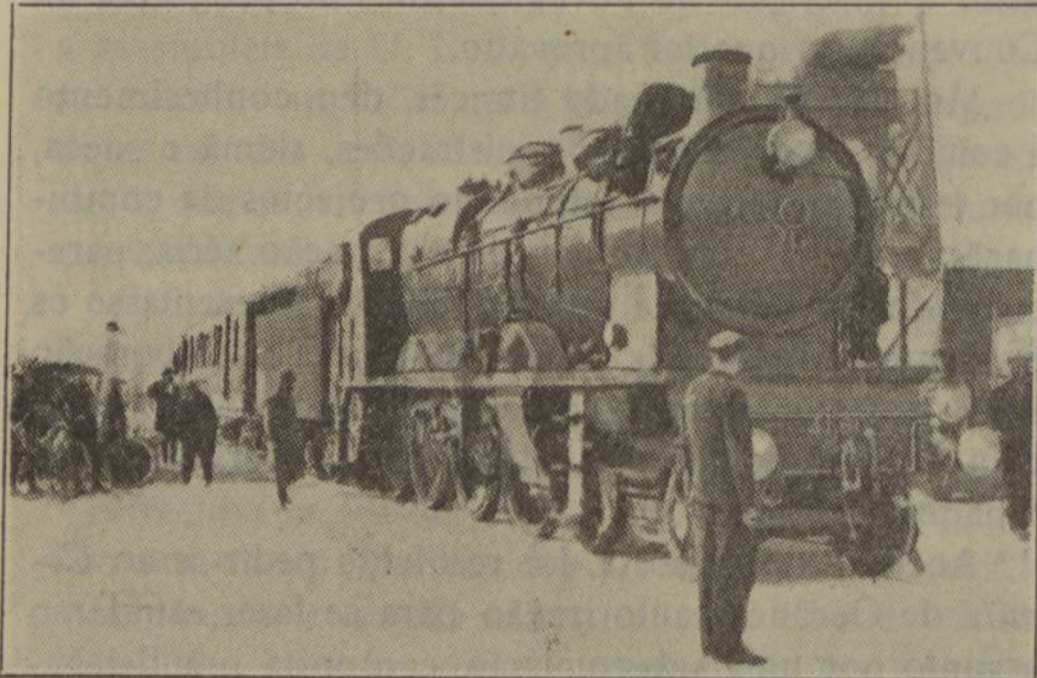
O govêrno tinha concedido ao caminho de ferro, quando da sua constituição, uma subvenção de 10.812.526,65 pesetas. Ao aderir ao novo regime ferroviário foi reconhecido à Companhia um capital real de 8.868.478,99 pesetas.

Para obras e várias ampliações foram-lhe assinadas em 1926, 7.978.000 pesetas que não foram utilizadas, e para 1927, 650.000.

Os encargos financeiros da Empresa vendedora ascende a 66 milhões de pesetas em 192.000 obrigações hipotecárias a 6 %, de 500 pesetas nominais cada uma.

# SERVIÇO DIRECTO LONDRES-PARIS VIA TILBURY-DUNQUERQUE

NO passado mês de Maio foi inaugurado um novo serviço directo entre Inglaterra e França, combinado entre as companhias de caminhos de ferro "London Midland & Scottish Railway", Norte de França e a Sociedade Anónima de Navegação Inglaterra-Alsacia-Lorena, via Tilbury-Dunquerque.



*Partida do comboio inaugural, de Dunquerque para Paris*

Diariamente, inclusivé aos domingos, partem dos centros mais populosos da Escócia e do norte e centro da Inglaterra, combóios em ligação com um expresso que segue até o pôrto de Tilbury.

Em Tilbury os passageiros desembarcam e tomam os magníficos vapores da Sociedade Inglaterra-Alsácia-Lorena até o pôrto francês de Dunquerque, onde passam para o expresso Dunquerque Paris.

Êste serviço está estabelecido de forma a ser utilizado com grande vantagem sôbre todos os outros combóios, para os comerciantes que tenham de tratar qualquer assunto na capital francesa ou na inglesa, conforme o caso.

Um cidadão de Leeds, por exemplo, tem urgência de ir a Paris tratar dum negócio, mas não pode partir senão depois de terminado o seu serviço habitual onde se ocupa; tem um comboio que parte de Leeds às 5,15 da tarde, e que lhe dá ligação para o expresso de Londres, onde chega muito a tempo de tomar o expresso Londres-Paris. Janta e dorme no comboio e chega a Paris às 11,20 de manhã. Trata dos seus negócios e pode voltar às 7,00 da tarde para estar em Londres no dia seguinte às 8,09 da manhã.

O que dizemos para Leeds entende-se para muitas outras cidades inglesas e no sentido inverso para muitas cidades francesas.

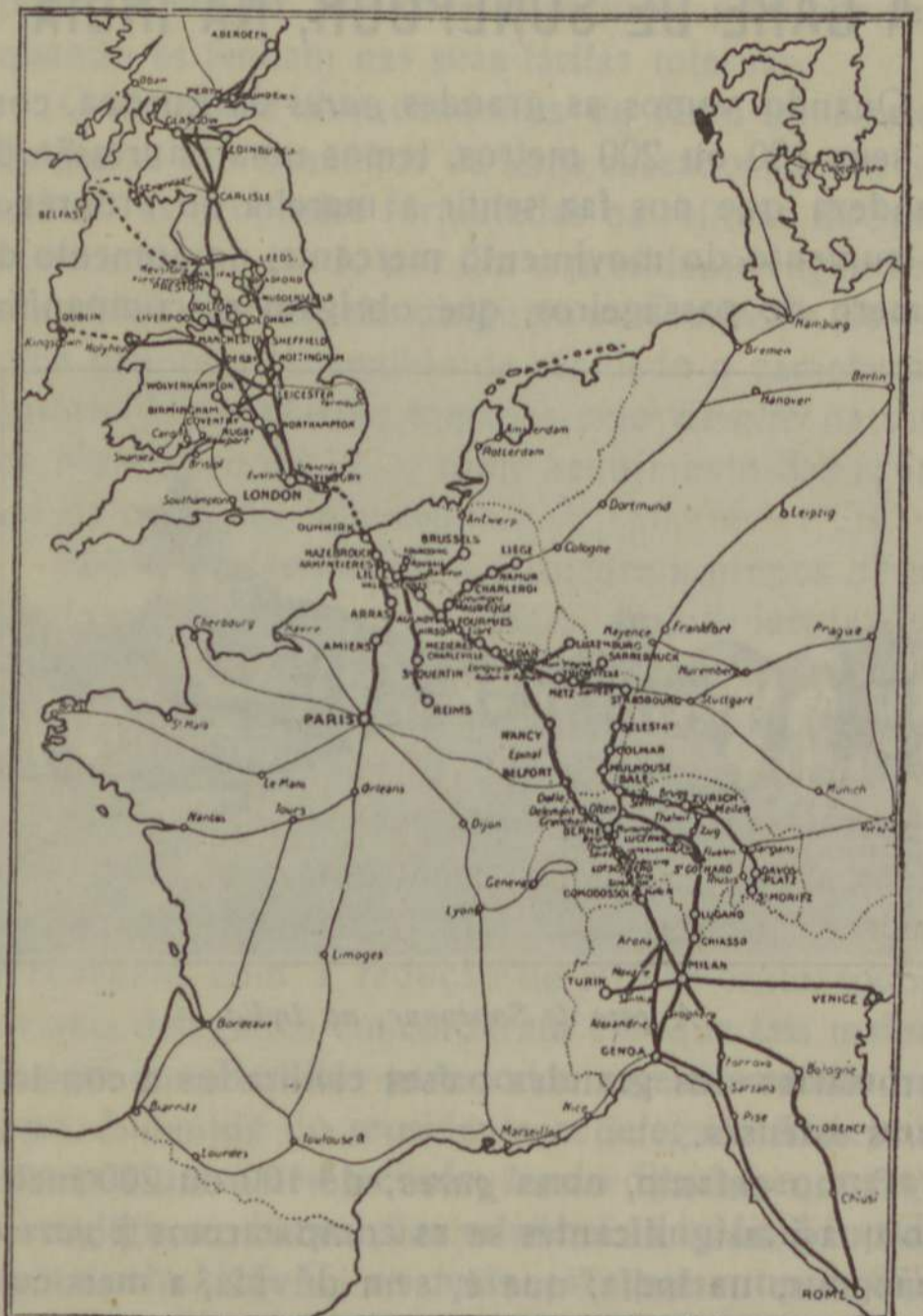
Êste expresso liga em Paris com os expressos Paris-Milão-Roma, Paris-Strasburgo-Zurich e ainda outros combóios de serviço rápido.

O horário entre Londres e Paris é o seguinte:

Londres (St. Pancras)	Partida, 22,30	Paris (Norte)	Partida 19,00
Tilbury	Chegada, 23,15	Dunquerque	Chegada, 23,25
Tilbury	Partida, 23,30	Dunquerque	Partida, 0,15
Dunquerque	Chegada, 6,00	Tilbury	Chegada, 6,45
Dunquerque	Partida, 6,45	Tilbury	Partida 7,10
Paris (Norte)	Chegada, 11,20	Londres (St. Pancras)	Chegada, 8,09

Em Barking ha paragem de combóios, tanto no sentido ascendente como no descendente, para tomar e deixar passageiros do Metropolitano. Tanto entre St. Pancras e Tilbury como entre Dunquerque e Paris ha carruagem restaurante. Os paquetes que fazem o serviço entre Tilbury e Dunquerque são magníficos e empregavam-se antes no tráfego de mercadorias do canal da Irlanda para as linhas da L. M. S. R..

A inauguração deste serviço que teve lugar em 14 de Maio e a que assistiram os directores da L. M. S. R. e doutras companhias inglesas, o director do Norte da França, representantes de varias empresas de navegação, da imprensa e dos govêrnos francês e inglês, foi festejada com um lauto banquete no Hotel dos Embaixadores.



*Mapa das ligações do serviço Tilbury-Dunquerque com os serviços para Alemanha, Suíça e Italia*

# Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — No dia 8 de Maio último reuniu na séde da Companhia em Madrid, a Assembleia Geral de Accionistas da Companhia da M. Z. A. para apreciação do Relatório e contas do Conselho de Administração correspondente ao exercício de 1926, o qual foi aprovado.

Segundo êsse Relatório a receita bruta total das duas rêdes que explora foi de 301.285:263,54 pesetas; mais 7.238 843,96 do que no exercicio de 1925.

N'estas cifras está compreendida a sobretaxa de 15 % em vigor desde Janeiro de 1919.

Excluindo a sobrecarga, fica a receita de pesetas 30.688 570,37 que representa apenas 11,34 % do producto obtido pela aplicação das tarifas em vigor. Contudo esta receita teve, em relação a 1925, um aumento de 769 139,31 pesetas.

A receita bruta total de 1926, divide-se como segue:

	Produto em 1926 — Pesetas	Diferença em 1925 — Pesetas
Tráfego de grande velocidade	113.719.840,22	— 1.076.497,01
Tráfego de pequena velocidade . . . . .	185.323.567,55	+ 8.592.117,98
Vários, armazenagens, repesos . . . . .	2.241.855,77	— 276.837,01
Total . . . . .	301.285.263,54	+ 7.238.843,96

— As receitas dos Caminhos de ferro do Estado desde 1 de Janeiro a 10 de Junho último atingiram 3.792.647,19 pesetas, o que representa para mais sôbre igual período do ano anterior 805.716,63 pesetas.

— Sob a denominação de Sociedade Construtora Ferroviária, constituiu-se em Barcelona uma empresa com o capital de 12 milhões de pesetas, representadas por 12.000 acções, das quais 11.616 foram subscriptas por industriais e banqueiros da Catalunha e da Galiza, cujo principal objectivo é a construção do caminho de ferro de Zamora a Orense e Corunha, adjudicado à Companhia dos Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo.

— Segundo os elementos officiais recentemente publicados pelo Conselho Nacional de Combustíveis, nos primeiros meses do corrente ano a Espanha importou 137.510 toneladas de carvão e aglomerados, e entraram nos depósitos flutuantes e terrestres 45.336.

Das 137.510 toneladas acima citadas correspondem 17.773 à antracite; 371.002 à hulha; 12.867 a outros carvões; 23.093 a coque, e 12.772 aos aglomerados.

O consumo dêsses combustíveis pelos serviços de

tracção durante o ano passado está calculado em 1.930.771 toneladas, das quais 1.723.710 toneladas foram de carvão nacional e 207.061 toneladas de carvão estrangeiro.

— O resultado da negociação dos 150 milhões da Divida ferroviária do Estado, a 5 por cento, encomendada ao Banco de Espanha pela Real ordem de 28 de Junho, foi o seguinte:

Nas provincias, 419.529.000 pesetas; em Madrid, 318.141.500. Total subscripto: 727.670.500 pesetas, ou seja 4,85 vezes a cobertura do empréstimo.

A cidade que subscreveu com maior quantia foi Bilbao — mais de 215 milhões; a seguir foram Barcelona, San Sebastian e Pamplona, com 40, 26 e 20 milhões, respectivamente.

— Foi assinada pelo governador civil de Madrid a concessão da nova linha do Metropolitano de Quatro Caminhos a Tetuan. Esta nova linha que se prolonga até o Norte e actual linha n.º 1, medirá 1.800 metros de extensão e passará por debaixo da rua Bravo Murillo, desde a «glorieta» de Ruíz Gimenez até a praça de touros de Tetuan de las Victorias. Serão construidas mais três estações: Alvarado, Estrecho Tetuan. A primeira ficará situada na rua de Bravo Murillo, junto á de Alvarado; a segunda na confluência das ruas Franco Rodriguez e Bravo Murillo.

Ambas serão de gare estreita, três metros como das estações actuais.

A estação de Tetuan com plataformas de 4 metros, como a de Puerta del Sol, Vallecas e Quatro Caminhos, — estará preparada para, oportunamente, prolongar o traçado até o Norte; se o desenvolvimento de Madrid o tornar necessário. Terá dois acessos: um em parte da rua de Viana e outro em frente da Praça de touros.

Tão depressa esteja aprovado o projecto pelas instâncias officiais competentes, serão iniciadas as obras, calculando-se que se comece a construção ainda por êste mês a linha estará construida dentro de dois anos.

O comprimento da linha desde Vallecas a Tetuan será de 10 quilómetros.

Linhas italianas—Prosseguem com grande actividade os trabalhos de electrificação das linhas férreas italianas. Nos fins do ano passado achavam-se electrificados cerca de 1.300 quilómetros, nos quais se acha incluída a linha de Modena a Livorno que até ha pouco era a mais longa linha férrea electrificada, da Europa.

Dentro de pouco tempo devem ficar electrificadas as linhas de Roma-Sulzona, Foggia-Benevento, Belzanno-Brenner, Geno-Alexandria, Bolonha-Faenza, Faenza-Florença, Roma-Nettuno.

Linhas suizas. — Entrou recentemente em serviço no caminho de ferro de Berne-Loetschberg-Simplão, uma nova locomotiva eléctrica construida nas oficinas de Sécheron e que é considerada a mais potente de todas as locomotivas até hoje construidas na Europa. Tem de comprimento 20,20 metros e pesa 141 tone-

ladas, sendo a sua potência normal de 4.500 cavalos de vapor.

Tem seis eixos motores de comando individual, os quais são independentes uns dos outros, podendo em caso de uma avaria em qualquer dêles, continuar com o esforço sôbre os outros.

Póde rebocar combóios de 560 toneladas em rampa de 26 m. m., a uma velocidade de 50 quilómetros à hora, para o que seriam necessarias três locomotivas a vapor.

Nos expressos e rápidos póde atingir 75 quilómetros à hora.

— O Conselho de Administração da Companhia de Loetschberg aprovou o projecto de electrificação desta linha, cuja despesa está orçada nuns 6.800\$000 francos.

**Linhas turcas.** — Consta que o govêrno da Turquia está negociando o levantamento dum empréstimo de 65 milhões de marcos ouro, na Alemanha, para ser aplicado na construção duma linha férrea de Kutala, na Asia Menor, a Constantinopla, via Baliskesri.

**Linhas brasileiras.** — A receita da Viação Férrea do Rio Grande do Sul no mês de Março último foi de 5.590.755\$200, e a despesa de 694.923\$710, havendo portanto um saldo de 895.831\$490.

— Segundo o último relatório da Companhia de Victoria a Minas, a receita desta rêde no 2.º semestre de 1926 foi 4.017.672\$600, sendo a despesa de 3.973.198\$480, do que resulta o saldo de 44.474\$120.

A extensão das linhas em exploração por esta empresa, em garantia de juro é de 518,636 quilómetros. Em construção já bastante adiantado tem a empresa 15,286 quilómetros, e já estão aprovados projectos de novas linhas em mais 74,108 quilómetros.

— A receita da rêde da Companhia de Maricá em 1926, cuja extensão é de 65 quilómetros e 180 metros, foi de 152.772\$880, e a despesa de 367.098\$682, havendo portanto um *déficit* de 372.872\$404.

**Linhas da America Central.** — Foi inaugurado, em S. Salvador, no mês de Junho último, o novo troço de linhas de Soyapango-Textapeque-Santa Ana, dos Caminhos de Ferro Internacionais da América Central.

A extensão total dêste trecho de Cutulco a Santa Ana, inclusivé o ramal Soyapango-Textapeque, é de 359 quilómetros.



### Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

Desta simpática agremiação recebemos uma carta que a falta de espaço nos inibe de publicar, o que sentimos

Nessa carta diz-nos o *Grupo* que já se estão colhendo bons resultados da sua acção e que a frequências às aulas dos sócios, tanto de empregados da antiga rêde da C. P. como do Sul e Sueste, dia a dia vai em aumento.

A *Gazeta* regozija-se com o progresso de tão útil instituição.

## O tratamento das águas de alimentação das locomotivas

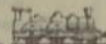
O tratamento das águas é um factor essencial que permite às locomotivas dobrar e até triplicar o seu percurso diário. Cita-se, nos Estados Unidos, a viagem de experiência dum combóio de passageiros que percorreu mais de 2:700 quilómetros com uma só locomotiva.

O engenheiro Conghlan, estudando o tratamento das águas, num dos últimos números do *Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro*, menciona o emprêgo de reaqueladores de água de alimentação para eliminar o oxigénio além de outras medidas contra a diferença de potencial eléctrico e do tratamento chamado *por excesso*.

Os dois primeiros dêstes métodos ainda não saíram do terreno da experiência; cada um dêles tem as suas vantagens e os seus partidários.

O tratamento *por excesso* promete dar bons resultados quando fôr possível applicá-lo aos caminhos de ferro. Êste método que já foi experimentado em diversos laboratórios, consiste em juntar um excedente de soda cáustica, de cal cáustica ou de carbonato de sódio à quantidade necessária para se combinar com os sais que produzem o tártaro.

Assim, a *Chicago and North Western Railway* tem uma divisão de tracção em que 50 por cento das águas naturais encerram mais de 85 centigramas por litro de carbonato de sódio. Tratando as outras águas de modo a dar-lhes uma composição similar, chega-se a obter uma concentração de 7 por cento de alcalinidade normal sem que daí resulte nenhum inconveniente: as corrosões são desconhecidas nesta divisão.



## Monte pio ferroviário

Recebemos o boletim desta benemérita instituição relativo aos meses de Abril e Maio do corrente ano, do qual constam os legados às familias dos sócios falecidos nesses, dois meses cuja importância se eleva a 11.661\$00, que somada com as importâncias pagas desde 1 de Janeiro até fins de Março, perfaz o total de 37.407\$00.

O número de sócios em 31 de Dezembro último era de 7.318.

O boletim regista um donativo de 2.000\$00 da Companhia Portuguesa.

Segundo o mesmo boletim, a Assembléa Geral de 21 de Maio último e em harmonia com o Decreto n.º 9.038 de 6 de Agosto de 1923, resolveu que a cota fosse elevada a 2\$50 e o legado aumento pela forma seguinte: 1.º periodo 200\$00; 2.º 260\$00 e 3.º 360\$00, e respectivamente mais 40\$00, 52\$00 e 72\$00, por cada grupo de 100 sócios que à data dos falecimentos não estejam em atrazo de pagamento de cotas.

Felicitemos a Direcção do Monte-pio pelo bom êxito da sua acção.

## Os transportes aéreos comerciais no Congo Belga

O Congo Belga dispõe, desde 1925, de serviços aéreos comerciais. Uma sociedade constituída com a participação do Estado belga e da colónia assegura o trânsito entre Boma, na embocadura do Congo, e Elisabethville, no Katanga. O trajecto é de 2:300 quilómetros e abrange as localidades de Matadi, Leopoldville, Luebo e Bukama.

Prevê-se para breve o estabelecimento de outra linha, seguindo o curso médio do Congo, de Leopoldville a Stanleyville, e dirigindo-se para o lago Alberto e para o alto Nilo; depois, uma transversal norte sul, seguindo o curso superior do Congo, de Stanleyville a Bukama, com outra linha para o lago de Tanganika.

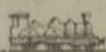
Em Boma, Leopoldville e Luebo ha aerodromos bem instalados; os aviadores dispõem de 12 terrenos de escala e de 74 terrenos de socorros, balizados. A linha é assinalada com círculos brancos. Infelizmente os postos não são ligados pelo T.S.F. e não existe serviço meteorológico.

O material, de construção inglesa, compreende 8 tri-motores Handley-Page e 3 mono-motores de Haviland. Resiste muito ao clima.

A carga normal dum tri-motor é de 1:000 litros de essência, 220 quilos de óleo, 200 quilos de equipamento, 400 quilos de passageiros e bagagens, não compreendendo o piloto e o mecânico, e 1.000 quilos de malas postais.

Os *stocks* de carburantes são conservados em cisternas para evitar a evaporação.

O serviço postal por aviões dá grandes facilidades ao interior da colónia e mesmo a Leopoldville, onde as malas da Europa ganham dois dias em cada sentido. Os viajantes vão em cinco horas de Boma a Leopoldville, em lugar de oito dias que levavam antigamente; e em dois dias, em lugar de um mês, de Leopoldville a Elisabethville.



## A supressão das passagens de nível nos caminhos de ferro dos Estados Unidos.

A supressão das passagens de nível nas linhas norte-americanas vai ser um facto.

E' certo que os accidentes têm diminuido consideravelmente, mas os governos preocupam-se cada vez mais com esta questão, e com as medidas que está adotando, como a da suspensão das passagens de nível, ha de chegar com certeza a estatística nada ter que registar a êste respeito.

Países como os Estados de Nova York e de Connecticut vão dando o exemplo a seguir.

Segundo o Boletim do *Railway Information Bureau*, foi recentemente apresentado um projecto de lei no qual se incluía um empréstimo de 308 milhões de dolares para se proceder à supressão das passagens de nível.

A Comissão de Serviço Público é que ha de designar as que se não suprimir e as condições em que isso se ha de fazer.

Segundo os dados estatísticos oficiais, existem no Estado de Nova York 7.504 passagens nível cuja supressão dará lugar a uma despesa de 604 milhões, isto sem contar as 791 que existem em linhas pequenas e em entroncamentos.

A referida Comissão informou que a realização do referido programa não deixará de encontrar bastantes dificuldades, tanto pela quantidade de projectos apresentados, como pela opposição que as autoridades municipais lhe haviam de fazer, por não se encontrarem dispostas a contribuir com 25 por cento das despesas a fazer, como se lhes atribuiu no projecto.

Além disso, a *Public Utilities Commission* apresentou um projecto em que se faz uma repartição que considerou equitativa, entre os organismos que em sua opinião devem suportar os encargos da supressão das passagens, calculando 3% a cargo dos municípios, 52% a cargo do Estado e apenas 45 por cento a cargo das companhias dos caminhos de ferro, tendo em conta para esta repartição que as empresas de transportes pelas estradas ordinárias, em vez de auxiliarem o tráfego do caminho de ferro, constituem antes um elemento de concorrência que bastante o prejudica.



## Repartição de Informação de Transportes nos caminhos de ferro espanhóis

O govêrno espanhol publicou recentemente um decreto criando junto da Comissão Executiva do Conselho Superior de Caminhos de ferro uma *Oficina Informativa de Transportes* cuja missão é vigiar os resultados da aplicação das tarifas, notando todas as deficiências que se observem nos transportes de passageiros e mercadorias, estudar todos os serviços combinados entre as várias linhas, indicando quais as modificações que se devem introduzir; estudar todas as correntes de tráfego e a forma de as favorecer acelerando o transporte, e oferecendo toda a comodidade possível bem como a economia, assim como todas as modificações que se lhe afigurem necessárias para melhorar os serviços; estudar e propor todas as modificações que as circunstâncias aconselhem introduzir na classificação geral de mercadorias e nas tarifas, sobre tudo nas combinadas entre companhias que não adiram ao novo regime ferroviário, e, finalmente fomentar a organização de serviços centrais e auxiliares, assim como os de publicidade e propaganda, comum às várias companhias para dar ao público toda as facilidades possíveis.

A Repartição é constituída por um Chefe e três especialistas em matéria de tarifas, que serão escolhidos de entre os funcionários que tenham prestado idêntico serviço em companhias de caminhos de ferro. Terá também sempre que fôr preciso, um dactilografo.

O ministro do Fomento marcará a gratificação a dar a êsses funcionários conforme os serviços que prestam.

A repartição comunicará por intermédio da Comissão Executiva, com o Conselho e Direcção de Caminhos de Ferro ao qual apresentará as suas propostas, circunscrevendo-se sempre ao ponto de vista comercial do transporte.

# Parte Oficial

## Ministério do Comércio e Comunicações

### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

#### Decreto n.º 13:601

Considerando que, nos termos do artigo 5.º do decreto n.º 12:684, de 16 de Novembro de 1926 será extinta a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado na data em que pela Companhia concessionária fôr iniciada a exploração daqueles caminhos de ferro;

Considerando que pela extinção da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado convém regularizar todos os assuntos pendentes da resolução na acto da entrega dos Caminhos de Ferro do Estado à Companhia concessionária;

Considerando que há que dar destino aos materiais dos referidos caminhos de ferro, que por qualquer motivo não devam ser entregues àquela Companhia;

Considerando que não pode nem deve competir a nenhuma das divisões da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro nem à delegação do Governo junto da Companhia concessionária, a resolução daqueles assuntos, nem de quaisquer outros que surjam e que digam respeito à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

Considerando que se torna necessário regular as atribuições desse organismo e facultar-lhe os meios para se poder desempenhar da missão que lhe é incumbida;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Junto da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro funcionará, com carácter temporário, uma comissão liquidatária dos caminhos de ferro do estado, a qual começará a funcionar na data da entrega à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, da exploração das rêdes do Minho e Douro e Sul e Sueste e das construções das novas linhas e ramais em curso àquela data, nos termos da base I do contrato respectivo.

Art. 2.º A comissão liquidatária é composta:

a) Por um engenheiro de reconhecida competência em assuntos de caminhos de ferro servindo de presidente;

b) Por um engenheiro adjunto de reconhecida competência em assuntos de caminhos de ferro;

c) Por um contabilista.

§ 1.º Todo este pessoal deverá pertencer a qualquer dos quadros de funcionários do Estado ou ser adido a esses quadros, devendo acumular aquelas funções com outras quaisquer compatíveis com o desempenho destes cargos.

§ 2.º Ao presidente da comissão de que trata este artigo será abonada a gratificação mensal de 500\$ e a cada um dos vogais a de 400\$ quando acumularem este serviço com outras funções públicas.

Art. 3.º Junto da comissão liquidatária funcionará uma repartição encarregada do expediente da contabilidade e bem assim dos serviços de fiscalização e estatística que estejam por concluir à data do início dos trabalhos da comissão.

Art. 4.º O pessoal da repartição a que se refere o artigo anterior será pelo presidente da comissão escolhido entre os funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 5.º São atribuições da comissão liquidatária:

1) Autorizar os pagamentos até a importância de 50.000\$, quando tenham cabimento nas verbas orçamentais, e submeter à aprovação do Ministro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a autorização dos pagamentos de importância que excedam aquela;

2) Propor as dotações orçamentais em harmonia com o pessoal necessário à execução do serviço que lhe incumbem e com as importâncias das despesas por pagar;

3) Requisitar à 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública os fundos necessários ao pagamento das despesas da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado por pagar, não respeitantes ao fundo especial de caminhos de ferro, e bem assim os necessários às despesas próprias da comissão liquidatária;

4) Requisitar à Direcção Geral de Caminhos de Ferro os fundos necessários ao pagamento das despesas da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado por liquidar à data da entrega das rêdes à companhia arrendatária, respeitantes ao fundo especial de caminhos de ferro;

5) Proceder à cobrança dos créditos litigiosos provenientes das liquidações de quaisquer contas da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado existentes à data da entrega dos serviços à Companhia arrendatária, fazendo entrega das respectivas importâncias cobradas na Caixa do Tesouro ou na Caixa Geral de Depósitos, à ordem da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, conforme se trate de receita de exploração ou de fundo especial;

6) Fornecer à Companhia arrendatária nota de todos os créditos não litigiosos que aquela tenha de cobrar nos termos da base XXX do respectivo contrato;

7) Submeter à aprovação superior as contas de gerência por anos económicos da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, elaboradas nos termos dos artigos 12.º, 22.º, 29.º, 31.º, 337.º, a 341, 348.º, a 259.º, 365.º, a 367.º do decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1924, e publicar os relatórios estatísticos concernentes à construção e exploração por conta do Estado;

8) Desempenhar as funções previstas no artigo 34.º do decreto n.º 8:924, no que diz respeito ao pessoal nas seguintes situações:

a) Adido, antes de ser adstrito a qualquer serviço do Estado;

b) Dispensado pela companhia concessionária antes de ser adstrito a qualquer serviço do Estado ou enquanto não fôr utilizada pela referida Companhia;

c) Aguardando reforma por ter sido julgado incapaz até a data da entrega dos Caminhos de Ferro do Estado à Companhia concessionária;

9) Desempenhar idênticas funções relativamente ao material nas seguintes condições:

a) Material de consumo rejeitado pela Companhia;

b) Material encomendado ainda não entregue à Companhia, mas que tenha de ser pago pelo Estado.

10) Propor a resolução de todas as questões que se suscitem e que digam respeito, quer ao pessoal, quer ao material, no período anterior à entrega da exploração e da construção à Companhia concessionária e posteriormente em relação ao pessoal dependente da comissão liquidatária, e que caibam dentro das atribuições anteriormente concedidas à Administração Geral de Caminhos de Ferro do Estado e seus Conselhos.

11) Submeter à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para resolução ministerial, tudo o que exceda a sua competência ou constitua caso omisso.

12) Processar as fôlhas do pessoal adido dos Caminhos de Ferro do Estado.

13) Propor a venda em hasta pública ou qualquer outro destino a dar aos materiais disponíveis dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 7.º Os processos de pagamentos organizados e liquidados pela comissão liquidatária, e depois de autorizados nos termos dêste decreto, serão remetidos, para efeito de pagamento, à 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública ou à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, conforme digam respeito a despesas de exploração a cargo do Tesouro ou a cargo do fundo especial.

Art. 8.º Para pagamento dos encargos a liquidar é aberto no Ministério das Finanças, a favor do ministério do Comércio e Comunicações, um crédito especial 10:000.000\$, a inscrever no orçamento do segundo dos referidos Ministérios em vigor para o actual ano económico, no capítulo 19.º, onde constituirá o artigo 155.º—B: «Liquidação dos débitos dos Caminhos de Ferro do Estado e outros encargos derivados do arrendamento».

§ único. Fica o Governo autorizado a abrir os novos créditos que forem necessários para o mesmo fim.

Art. 9.º De todas as resoluções da comissão liquidatária será lavrada acta por um funcionário da repartição, que será assinada pelos seus membros, para o que deverá existir um livro de actas.

Art. 10.º Logo após a entrega dos serviços à Companhia concessionária a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado entregará à comissão liquidatária todos os processos e arquivos das secretarias e dos diversos serviços.

§ único. Estes processos serão entregues depois de concluídos à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, em cujo arquivo serão incorporados.

Art. 11.º Para o uso das atribuições consignadas no presente decreto, a comissão liquidatária corresponder-se há por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro com todas as repartições do Estado e com o Conselho de Administração da Companhia concessionária em tudo que diga respeito aos assuntos da sua competência.

Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem a conhecimento e execução do presente decreto 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 12 de Maio de 1927.—ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*Adriano da Costa Macedo—Manuel Rodrigues Junior—João José Sinel de Cordes—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—Jaime Afreixo—António Maria Betencourt Rodrigues—Júlio César de Carvalho Teixeira—João Belo—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.*

## Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

### Decreto n.º 13:583

Considerando que a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e as direcções das redes do Sul e Sueste e Minho e Douro se encontram confiadas a oficiais do exército dependentes da Inspecção de Tropas de Comunicações, de harmonia com o decreto n.º 13:146, de 14 de Fevereiro do corrente ano;

Considerando que, sôb êsse regime se torna prejudicial à boa disciplina o funcionamento dos conselhos de disciplina, tal como se encontram constituídos pelo artigo 287.º da Organização dos Caminhos de Ferro do Estado, anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923;

Considerando o que dispõe o artigo 2.º do decreto n.º 13:146;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Da organização aprovada pelo decreto n.º 8:924 (segunda publicação), são revogados:

a) As alíneas a) e b) do artigo 287.º e os §§ 1.º, 2.º e 3.º do mesmo artigo;

b) O n.º 2.º do artigo 239.º, o artigo 291.º na parte referente aos conselhos de disciplina, e o artigo 296.º

Art. 2.º O artigo 287.º da referida organização passa a ter a seguinte redacção:

Artigo 287.º Junto de cada direcção funcionará um conselho de disciplina, constituído pelo director militar, pelo sub-director e pelo chefe do serviço a que pertencer o empregado em causa, servindo o primeiro de presidente e o último de secretário.

Art. 3.º À apreciação dos novos conselhos de disciplina serão submetidos, para efeito de homologação ou de modificação de castigo, todos os processos disciplinares de que tenha resultado qualquer das penas indicadas no § 1.º do artigo 286.º da aludida organização, aplicados desde a data da promulgação do supracitado decreto n.º 13:146.

Art. 4.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 tão 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 10 de Maio de 1927.—*António Óscar de Fragoso Carmona—Adriano da Costa Macedo—Manuel Rodrigues Junior—João José Sinel de Cordes—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—Jaime Afreixo—António Maria Betencourt Rodrigues—Júlio César de Carvalho Teixeira—João Belo—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.*

## Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado

### Decreto n.º 13:570

Tendo em atenção a situação extraordinária em que se encontra presentemente o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado que não transita para a companhia concessionária e que nos termos do decreto n.º 13:260 terá de ficar adido;

Considerando que aos superiores interesses do Estado convém reduzir êsse encargo do pessoal adido e proporcionar-lhe facilidades de colocação;

Considerando que àquele pessoal é exigido pelo n.º 4.º do artigo 261.º da Organização dos Caminhos de Ferro do Estado o tempo de serviço de dez anos, para poder passar à situação de licença ilimitada, ao passo que aos restantes funcionários do Ministério do Comércio e Comunicações apenas é exigido pelo § 1.º do artigo 94.º do decreto n.º 7:036 o tempo de quatro anos;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, e sob proposta dos Ministros de todas as repartições;

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O prazo de dez anos a que se refere o disposto no n.º 4.º do artigo 261.º da organização dos Caminhos de Ferro do Estado é reduzido a quatro anos por analogia com o disposto no § 1.º do artigo 94.º do decreto orgânico do Ministério do Comércio e Comunicações, n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920.

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

Determina-se, portanto, que todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com

fôrça de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 9 de Maio de 1927. — *António Óscar de Fragoso Carmona — Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — António Maria Bettencourt Rodrigues — Júlio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.*

### Direcção Geral do Comércio e Indústria

#### Decreto n.º 18:754

Tendo sido aprovados na assembleia geral de 23 de Setembro de 1922 várias alterações dos estatutos da Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares, alterações que foram reduzidas a escritura pública em 29 de Dezembro do mesmo ano e registada na Conservatória do Tribunal do Comércio do Pôrto, em 11 de Janeiro de 1923;

Mas não havendo sido publicado o despacho de aprovação das mesmas alterações, embora estas fôssem elaboradas com assentimento do Govêrno:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações decretar a aprovação das alterações dos estatutos da Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares, que constam do *Diário do Govêrno* n.º 7, 3.ª série, de 9 de Janeiro de 1923, ficando assim sancionados os actos praticados por aquela companhia, de harmonia com essas alterações, posteriormente à sua publicação no *Diário do Govêrno*.

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Paços do Govêrno da República, 9 de Junho de 1927. — *António Óscar de Fragoso Carmona — Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Júlio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa*

#### Decreto n.º 13:755

Tendo sido apresentado ao Govêrno da República, em 3 de Setembro de 1926, uma proposta para a alienação das acções e obrigações da Companhia del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera de Portugal;

E tendo o Govêrno seguidamente publicado no *Diário do Govêrno* um aviso convidando a apresentação de outras propostas visando o mesmo objectivo; E havendo merecido a aceitação do Govêrno a única proposta que fôra apresentada, que sofreu modificações aceitas pelo proponente:

Hei por bem sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretou que, para os efeitos da operação das acções e obrigações da Companhia del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera de Portugal, que fazem parte do activo das Companhias das docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, permissão a que se refere o art. 4.º, n.º 3.º, dos estatutos, conforme as alterações aprovadas pelo decreto n.º 13:754 desta data.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com fôrça 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 Govêrno da República, em 9 de Junho de 1927. — *Antonio Oscar de Fragoso Car-*

*mona — Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Junior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — António Maria Bettencourt Rodrigues — Júlio Cesar de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.*

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Decreto n.º 13:936

Tendo deixado de existir, por virtude da concessão de exploração das linhas do Estado á Companhia Portuguesa, as entidades oficiais que fazem parte dos corpos gerentes da Previdência dos Ferroviários do Sul e Sueste, instituída pelo decreto n.º 10:553, de 14 de Fevereiro de 1925;

Considerando que, por falta de corpos gerentes, se não têm podido efectivar os beneficios consignados nos estatutos aprovados por aquêle decreto, facto que está causando embaraços aos herdeiros dos contribuintes e à própria vida da instituição, cujas razões de existência subsistem, a despeito da concessão de exploração das referidas linhas, porquanto o pessoal continua no desempenho das suas anteriores funções pôsto que ao serviço duma empresa particular;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do art. 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações;

Hei por bem decretar:

Art. 1.º — A comissão administrativa de Previdência Ferroviária do Sul e Sueste passará a ser constituída por um presidente, um secretário e um tesoureiro, que serao respectivamente, o chefe da Divisão Central e de Estudos, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o chefe da secção do pessoal e o pagador da mesma Direcção.

§ único. Estes três membros ficam com todos os poderes consignados nos art.ºs 25.º e 27.º do estatuto aprovado pelo citado decreto n.º 10 553.

Art. 2.º — A assembleia geral e o conselho fiscal da referida instituição terão como presidente, respectivamente, um dos adjuntos em materiaes de exploração e o adjunto contabilista, ambos com delegação do Govêrno nos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 3.º — E' facultada aos funcionários da Direcção geral de Caminhos de Ferro a inscrição como contribuintes da citada instituição nos termos da alinea b) do § 2.º do art. 6.º dos respectivos estatutos, sendo porém, dispensados do limite de idade aqueles que se inscreverem dentro do prazo de quarenta e cinco dias a contar da data da publicação do presente diploma.

Art. 4.º — Ficam revogadas as disposições em contrario. O Ministro do Comercio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar.

Paços do Govêrno da República, 11 de Julho de 1927.

### Divisão Fiscal de Via e Obras

Atendendo ao parecer da comissão nomeada para proceder à vistoria do trôço da segunda via da linha do Norte, compreendido entre as estações de Payalvo e Chão de Maças, e ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para abrir à exploração o mencionado trôço do caminho de ferro: manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer da citada comissão nomeada por portaria de 30 de Junho findo, que seja autorizada a abertura à exploração do referido trôço da segunda via da linha do Norte, compreendida entre as estações de Payalvo e Chão de Maças.

Paços do Govêrno da República 7 de Julho de 1927. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Julio Cezar de Carvalho Teixeira.*