

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES

GRANDE DIPLOMA DE HONRA : Lisboa, 1918

MEDALHAS DE PRATA :

Bruxellas: 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905

— Rio de Janeiro, 1905

MEDALHAS DE BRONZE:

Antuérpia, 1894 — S. Luís, Estados Unidos, 1904

DISTRIBUI COMO ANEXOS,
TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANS-
PORTES DAS LINHAS FERREAS
DE VIA LARGA POR CONTRACTOS
COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

ANTONIO ALVES GOMES LEAL

M. DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Engenheiro JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN

41.º Ano-1928

Redacção, Administração e Oficinas

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONE TRINDADE 27

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 41.º ANO — 1928

	Pag.				
Abastecimento de agua (O) do Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway — por <i>Calado Rodrigues</i>	373	Carruagens do Sud-Express (As novas)	344	Linha (A) ferrea de Tomar á Lamarosa — 268.	284
Acionista (Carteira do) 79, 95, 111, 207, 219	257	Carvão pulverizado (Uma solução para o seu emprego)	132	Linha (A nova) internacional Cuneo-Nice, por <i>Calado Rodrigues</i>	358
Acionistas — Assembleia Geral dos da C. P.	172	Castelo Mendo (Conde de)	247	Linha (A) de Martingança a Entroncamento	148
Açores (Excursão aos).	165	Circulação geral (alteração da)	168	Linha (A) de Tomar á Nazaré	121
Açores (Exposição de produtos açorianos e o Gremio dos)	171	Comboio do Trigo 212.	244	Linha (A) de Trofa á Senhora de Hoia, por <i>J. Fernando de Souza</i>	145
Açores (Gremio dos)	28	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, 27, 47.	62	Linha do Vale do Tamega (construcção da)	500
Açores (Madeira e) por <i>Carlos d'Ornellas</i>	55	Concurso para praticantes, 222, 239.	247	Linha (A futura) Vizeu-Mangualde pelo engenheiro <i>Ferreira d'Almeida</i> — 145, 223, 261, 364.	379
Agencia Cook	329	Congresso (O) Sul Americano de Caminhos de Ferro.	62	Linhas estrangeiras — 26, 41, 61, 93, 105, 120, 137, 155, 167, 189, 204, 216, 236, 284, 296, 328, 343.	364
Andrade (General Freire d')	329	Conselho de Administração da C. P. 168.	172	Linhas portuguesas — 28, 54, 94, 105, 120, 136, 166, 188, 200, 220, 236, 297, 315.	362
Apeadeiro de Santa Margarida (O)	110	Correia (Tenente Pinto)	171	Lisboa-Madrid pelo Telefone.	186
Armazens (Serviço de) 31.	47	Costa (Marechal Gomes da)	169	Lisboa-Sevilha pelo Algarve	375
Arrematações 31, 143, 207.	223	Costa (Mendonça e) quinto aniversario da sua morte	84	Livro Util (Um).	125
Aviação 14, 123, 140	330	Desastres ferroviarios 44, 83, 109 120, 170, 252, 281, 343.	346	Locomotiva (A) mais potente construida até agora na Europa	79
Aviação (Desenvolvimento da) por <i>Carlos d'Ornellas</i>	25	Duque (Engenheiro Carlos)	16	Locomotivas (Novo metodo de secar as caldeiras das)	378
Balanço de 1927 por <i>J. Fernando de Souza</i>	1	Emigração (A) portuguesa para o estrangeiro	23	Mafra (Loures e)	275
Barragem do Vale Maentwrog (A)	311	Estação — A maior da Europa	125	Misterio do pólo (O) por <i>Calado Rodrigues</i>	342
Barros Queiroz (Uma homenagem a)	108	Estação — Uma modelar da C. P. (Torre das Vargens) por <i>Armando Henrique Ribeiro</i>	53	Monte-pio ferroviario 35	158
Bessa (Alberto)	171	Estações de Caminhos de Ferro de Lisboa (As) por <i>J. Fernando de Souza</i> , 113.	161	Mortos (Os nossos) 127, 143, 225.	261
Block (O sistema)	92	Esteves (Coronel Raul).	168	Nascimento (Pedro do)	29
Bombeiros do Sul e Sueste	296	Expediente	136	Neves (Engenheiro Getulio das)	156
Bonus aos sindicatos agricolas 30, 48, 64		Exportação (A) de vinhos pela barra de Lisboa	124	Numeros esgotados 94, 107, 127.	165
Caminho de ferro (O) Ayamonte Huelva e a Exposição de Sevilha por <i>Raul Esteves dos Santos</i> 36	170	Exposição de Sevilha (Povos que ressurgem) por <i>Raul Esteves dos Santos</i>	85	Obrigações das C. P. em Paris (Assembleia geral dos).	237
Caminho de ferro (O) de Benguela	313	Exposição de Sevilha (O caminho de ferro Ayamonte-Huelva e a) por <i>Raul Esteves dos Santos</i> 36.	76	Oliveira (José Avelino Alvarez y)	29
Caminho de ferro (O) de Benguela, pelo Comandante <i>Alvaro Machado</i> , 102, 117, 133.	149	Exposição de Sevilha 238.	265	Ornellas (Carlos d') 45, 51.	77
Caminho de ferro (O) de Cacilhas á Costa de Caparica	231	Figueiredo (Fausto de).	237	Passagens de nivel por <i>J. Fernando de Souza</i>	275
Caminho de ferro (O) Ermidas-Ferreira-Beja.	300	Freire (Julio da Costa).	308	Passagens de nivel	296
Caminho de ferro de Lamarosa a Tomar (A inauguração do) por <i>Carlos d'Ornellas</i>	292	Galvão (Coronel Lopes)	189	Penha Garcia (Conde de)	265
Caminhos de ferro (Os) Alemães por <i>Carlos d'Ornellas</i>	23	Gare maritima de Lisboa (O carvão das minas do Lena e a)	95	Pessoal (O) da C. P.	109
Caminhos de ferro (Carvão e) por <i>J. Fernando de Souza</i>	17	Grupo Instructivo Ferroviario de Campolide — 124.	346	Pires (Coronel Americo Satrio)	2
Caminhos de ferro (o seu desenvolvimento nas colonias italianas)	141	Gazeta dos Caminhos de Ferro	372	Ponte do Isonzo, por <i>Calado Rodrigues</i>	347
Caminhos de ferro do Estado (Caixa de reformas e pensões dos).	4	Hespanha (Os resultados do novo regime ferroviario de) por <i>J. Fernando de Souza</i>	49	Porto de Lisboa (Administração geral do)	165
Caminhos de ferro (Nos) Hespanhois		Hespanha (O transporte de mercadorias para)	84	Porto de Lisboa (Os melhoramentos do) e a gare maritima por <i>Raul Esteves dos Santos</i>	70
Caminhos de ferro na Italia e sua electrificação	312	Horario de comboios — 142.	246	Portos (Os) de Douro e Leixões e suas ligações ferroviarias por <i>J. Fernando de Souza</i> 337, 355	369
Caminhos de ferro da Mandchuria	345	Hoteis (Os nossos) por <i>Raul Esteves dos Santos</i>	20	Portos de mar e caminho de ferro por <i>J. Fernando de Souza</i> 289.	308
Caminhos de ferro (Revisão dos planos das redes complementares de) 153.	172	Imprensa — 16, 43, 51, 61, 157, 170, 238, 275.	316	Praias e termas (Serviço de)	187
Caminhos de ferro em S. Miguel	169	Imprensa (Caixa de Previdencia dos Profissionais da)	311	Prevenção	268
Caminhos de ferro (Progresso de)	6	Imprensa (Sindicato dos profissionais da)	30	Previdencia do ferroviario do Sul e Sueste (Sua fusão com a do Minho e Douro)	369
Cardoso (Gualter)	238	Invento (Um) de grande importancia	124	Publicações recebidas	20
Carruagem ambulancia.	101	Jardim Zoologico — 30.	281	Rectificação	98
Carruagens de caminhos de ferro (A construcção de)	151	Lei do Sêlo	356	Rede ferroviaria (A) da Belgica por <i>Elcídio Trindade</i>	32
Carruagens da Companhia de Vagons-lits para Portugal, pelo Visconde <i>d'Alcobaça</i>	278	Linha ferrea do Norte de Portugal (A futura), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	262	Rede ferroviaria (A) de Moçambique pelo Coronel de Engenharia <i>Lopes Galvão</i> 183, 197, 215, 228	26
		Linha (A) ferrea a Peniche	265		

I N D I C E

Rede ferroviaria ao norte de Portugal (O plano da) por <i>J. Fernando de Souza</i>	257
Rede ferroviaria (A) de Portugal — Historia da sua constituição por <i>J. Fernando de Souza</i> 97	129
Rede ferroviaria do sul (O plano da) e a Associação dos Engenheiros por <i>J. Fernando de Souza</i>	321
Rede ferroviaria ao sul do Tejo por <i>J. Fernando de Souza</i> 65, 177	193
Rede Ferroviaria (A) na zona litoral por <i>J. Fernando de Souza</i> 81, 209	225
Reformados e pensionistas 212	223
Rendimento de varias companhias 300	300
Revisores (Mau serviço de)	168
Revista Insular e de Turismo 24, 222, 238, 345	382
Rosado (General Garcia)	275
Rueda (Engenheiro Manuel)	332
Santos (Raul Esteves dos)	35
Seguro obrigatorio ferroviario em Hespanha 360,	377
Seixas (Manuel de)	168

Serrão (Capitão Raimundo)	332
Soares (Alfredo)	332
Souza (Conselh. ^o J. Fernando de) 169	169
Sobretaxas (Garantias de juro e) por <i>J. Fernando de Souza</i>	241
Sul e Sueste (Instituto Ferroviario do)	35
Sulfuração dos «hangars» (Obrigatoriedade da)	311
Tchecoslovaquia (Viajando pela) por <i>Fernando Varela</i> 310	346
Teixeira (Engenheiro Pinto)	247
Tomar Lamarosa (O ramal) por <i>J. Fernando de Souza</i>	33
Trafego internacional	41
Turismo (Festas na Curia)	280
Underground (A nova sede da)	3
Vagão especial para descobrir fendas transversais das linhas 316	316
Vagões cisternas	54
Vale do Vouga	297
Vendas Novas (Do Setil a)	8
<i>Viagens e Transportes</i> 7, 28, 46, 63, 142, 159, 191, 206, 223	239

PARTE OFICIAL

Decreto n. ^o 14.330 (D. G. C. F.)	15
« » 14.865 (» » » »)	22
« » 14.866 (» » » »)	42
« » 15.353 (» » » »)	153
« » 15.390 (» » » »)	153
« (Revisão dos planos das rês complementares)	153
Decreto n. ^o 15.509 (D. G. C. F.)	190
« » 15.536 (Codigo da Estrada — D. G. C. F.), 190, 202, 218, 234, 249, 270, 282, 298,	314
Decreto n. ^o 15.810 (D. G. C. F.)	251
Portaria n. ^o 5.184 (» » » »)	60
Térmo de contracto de trespasse para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro das linhas do Vale do Côrço (Regoa a Chaves) do Vale de Sabor (Pocinho a Miranda) e da Regua a Vila Franca das Naves—90,	106
Térmo de contracto de trespasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da linha do Vale do Tamega (Livrção e Amarante) 126, 138,	152

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 41.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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 961

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1887, Porto, 1887, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1906, medalhas de prata — Antuerpia, 1884, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha: — Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 17

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Janeiro de 1928

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Dr. Calado Codrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

Anexos deste Numero

Companhia dos Caminhos de Ferro — Serviço combinado com a Empresa Auto-Viação, Limitada — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 1 de Janeiro de 1928 — Transportes entre a estação de Pombal e as vilas de Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pêra, passando por Lapa, Ancião, Pontão, Aldeia Ana da Viz e com ligação para Pedrógão.

SUMÁRIO

Balanço de 1927, por J. Fernando de Sousa . . .	Pag.	1
A nova sede de « Underground »	»	3
A Caixa de Reformas e Pensões do C. F. E.	»	4
Progresso de Caminhos de Ferro	»	6
Viagens e Transportes.	»	7
Do Setil a Vendas Novas	»	8
Aviação—Os grandes « raids » aereos	»	14
Parte Oficial	»	16
Imprensa.	»	15
Engenheiro Carlos Duque	»	15

BALANÇO DE 1927

J. FERNANDO DE SOUZA

O ano que findou foi verdadeiramente notavel nos astos dos cominhos de ferro portuguezes, correspondendo cabalmente ao voto que formulavam ao fechar ha um ano o balanço ferroviario de 1925. « *Em vista da esterilidade dos anteriores, o ano que findou ostenta um rasoavel activo a favor do progresso dos nossos caminhos de ferro. Que não lhe fique atraz o ano actual.* »

E não ficou.

Basta o D. n.º 13.829 para justificar esta asserção. Pozeram-se nele as bases d'uma acção rasgada e metodica. Mandou-se proceder a uma revisão geral do plano da nossa rede ferroviaria, em vista dos multiplos factos economicos ocorridos desde a elaboração do plano vigente ha mais de 20 anos, seguido de um periodo de desordem e ausencia de metodo na classificação de novas linhas. Criou-se o fundo especial de caminhos de ferro, regulando-se a sua gerencia e tendo-se em conta a supressão dos Caminhos de Ferro do Estado. Estatuiram-se as normas reguladoras das concessões e os auxilios eficazes que pelo Estado lhes devem ser dispensados.

Por outro decreto regularizaram-se alterações de preceitos fundamentais de policia e exploração, que as circunstancias tinham sucessivamente imposto e que careciam de força legal.

Se houver sequencia de vistas, e perseverança na applicação do plano administrativo traçado e se os Governos se compenetrarem da importancia do incremento da rede ferroviaria, em pouco tempo se hão de obter resultados incalculaveis. O passado responde pelo futuro.

Outra providencia de consideravel alcance foi o arrendamento dos C. F. E., pelo qual a maior e melhor parte da nossa rede se acha confiada a uma unica empresa, que explora 2.571 k. dos 3.400 k. em exploração no continente.

Os leitores da « Gazeta » conhecem os factos ocorridos no concurso ena adjudicação. Perdeu-se o ensejo de realizar quasi integralmente o agrupamento das linhas do Minho e das da bacia hidrografica do Douro numa unidade de exploração que seria sobremodo vantajosa.

O subarrendamento das linhas de via reduzida afluentes das do Douro ás duas empresas

exploradoras, do Norte e Nacional, mostra que tinha fundamento a opinião dos que preferiam a constituição de duas empresas exploradoras, pelas quais se repartisse quasi toda a rede nacional.

Efectuou-se o arrendamento e está em marcha sem complicações nem resistencias de maior a liquidação do passado e a uniformização dos serviços. O pessoal dos C. F. E. aceitou em geral sem resistencia a nova situação, resultando transitoriamente d'ela encargos que o tempo fará desaparecer.

E' cedo para ajuizar dos resultados obtidos, mas pode-se legitimamente esperar que serão satisfatórios. Abriram-se á exploração alguns troços, como os 41 k. de Evora a Reguengos, cuja construção, sobremodo facil, foi iniciada ha 15 anos!

Abriu-se tambem o primeiro troço do ramal de Sines, da Ermida a S. Bartolomeu, com 22 k., achando-se adiantado a construção do troço seguinte: até S. Tiago do Cacem, e um curto troço da linha do Tamega ate á Chapa ao k. 22.

Urge concluir o troço seguinte de 13 k. apenas até Celorico, enquanto se não se não prolonga a linha pelo menos ao Arco de Baulhe, aguardando a ligação com o Minho e Traz-os-Montes.

Abriu-se finalmente o pequeno troço da linha da Miranla, Carviçaes a Lagoaça, aguardando ha muito conclusão o de Lagoaça a Mogadouro. Como se tem arrastado uma construção tão facil, que se esperava concluir, segundo o projecto de lei do Conselheiro Moreira Junior, até 1914, levando a linha até ás pedreiras de Santo Adrião!

Outro facto que importa registar com jubilo é a constituição da Companhia do Norte de Portugal pela junção das da Pova e Guimarães, Foi enfim realizado um plano delineado ha 20 anos e que ha muito podia ter produzido os seus frutos.

Tornou-se efectiva a concessão com garantia e juro e amortização, á nova companhia, do prolongamento de Boa Vista á Trindade e das linhas da Pova a Espozende, da Louzado á Senhora da Hora e de Braga a Guimarães e a Espozende, com obrigação do alargamento para 1^m da linha da Pova. As regiões interessadas instam pela pronta construção da linha de Braga aos Arcos e de Viana a Ponte da Barca. Estão já elaborados os projectos de varias dessas linhas e vão começar os trabalhos, apenas sejam aprovados.

Entrou pois numa fase de actividade e progresso a rede secundaria do Minho com a unidade de exploração assegurada. E' em Louzado que se projecta concentrar o serviço de oficinas geraes.

Se da parte do Governo houver largueza de vista e facilidade em assegurar recursos ao fundo especial, poucos anos tardará a ligação da linha do Tamega com as do Minho e a construção das do Ave e do Cavado.

Durante o ano findo poz-se um problema candente relativo á linha do Vale do Douro.

Sem respeito pelo criterio da unidade que deve dominar a constituição da rede secundaria do Minho, meno presou-se em 1923 o plano decretado em 1900 e resolveu-se construir um tranvia electrico entre Viana e os Arcos em substituição da linha a vapor em leito proprio classificada em 1900 e incorporada em 1904 e 1907 na concessão do Alto Minho.

Sem previa elaboração e aprovação de projecto encomendou-se por preços exorbitantes e pelas reparações alemãs o material preciso: carros, automotoras; carruagens, fios conductores, subestações transformadoras da corrente, contando-se levianamente com o fornecimento de energia pela central do Lindozo. Reconhecido o erro praticado, anularam-se os contractos, salvo o do material circulante e esse mesmo foi modificado ha pouco de molde a remediar os crassos erros cometidos.

Ha ainda que gastar, para construir o tranvia, quasi tanto como custa a linha a vapor e ficaria isolado, não podendo o material circular nas outras linhas pela diferença de engates.

Está sendo estudado o assunto por uma comissão especial, sendo d'esperar para breve uma solução racional do caso.

Dois factos importantes sob o ponto de vista internacional se realizaram em 1927: a aquisição da maioria das ações da B. A. pelo Sr. Viseconde de Escoriaza, figura de destaque no meio ferroviario espanhol, e a compra das linhas de S. F. P. á Companhia das Docas, operação que a «Gazeta» analisou, mostrando as vantagens que tem para o nosso paiz.

Propõe-se a Companhia do Beira Alta construir dois ramais de via larga: um de Mangualde a Viseu e o outro a Gouveia, Ceia e S. Romão, melhoramentos de grande alcance.

Foi afinal resolvido em 1927 o complicado caso da linha de Arganil, concedendo-se com garantia de anuidade á Companhia do Mondego a linha de Arganil a Santa Comba com a condição de estreitar a via da Louzã a Coimbra ficando toda a linha com a via de 1^m. Será razoável a colocação de um terceiro carril entre Coimbra e Coimbra-B, de modo que as carruagens e os furgões de via estreita possam vir até Coimbra-B.

Foi igualmente assegurada pela concessão de garantia de anuidade a construção da linha de Cacilhas Cezimbra, a assente em boa parte em leito de estrada.

Para ela poderia ser destinada o material circulante adquirido para o tranvia do Vale do Lima.

Foi definitivamente indeferido o pedido da concessão da ponte sobre o Tejo de Almada a Santos, permanecendo pois como uma aspiração razoável o alvitre da ponte do Montijo aos Grilos para estrada e caminho de ferro.

Teve igualmente solução favorável o antigo litigio com a Espanha a cerca do aproveitamento das quedas do Douro internacional, podendo no

futuro exercer tão benéfica influencia na economia nacional e portanto no trafego dos caminhos de ferro da região duriense.

Não deixarei de relembrar a interessante festa comemorativa do 50.^o aniversário da abertura da ponte D. Maria Pia sobre o Douro á exploração.

Merece tambem referencia lisonjeira a fase de actividade em que, mercê de acção de *Match*, entrou o couto mineiro do Lena pela construção da linha de 1^m para seu serviço desde a Martingança até á Mendiga e pelo pedido de concessão, favoravelmente acolhido, do seu prolongamento de Mendiga ao Entroncamento.

Ultimou-se este ano a nacionalização da empresa concessionaria da linha do Vouga e foi-lhe concedida a garantia de juro para o prolongamento do ramal de Aveiro a Cantanhede.

Pela C. P. foi adquirida a linha de Vendas Novas a Setil, que fica definitivamente incorporada na sua rede.

Como se vê, é animador o balanço ferroviário de 1927.

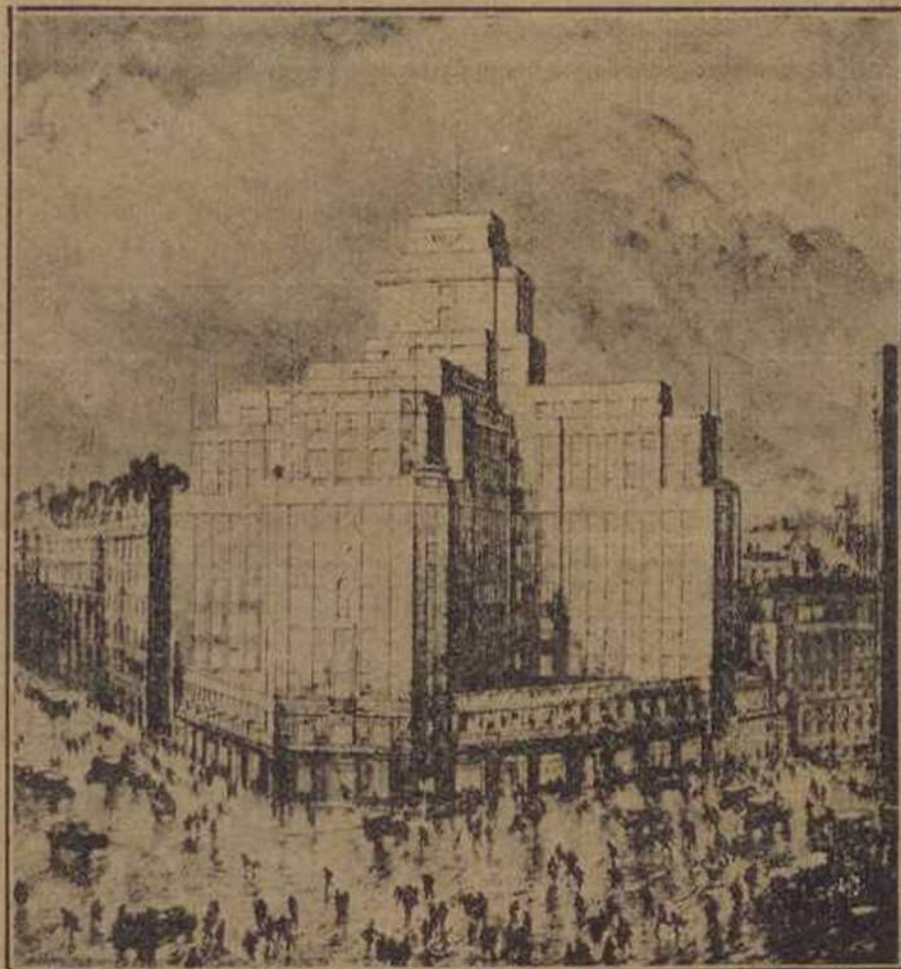
Seja 1928 o inicio de uma era de largas realisações.

A NOVA SÉDE DE "UNDERGROUND"

Em Londres está-se procedendo com actividade aos trabalhos necessários para a construção da séde da Underground Electric-Railways Company de Londres e companhias associadas, que são a Metropolitan District Railway Company, a London Electric Railway Company, a Central London Railway e a London General Omnibus. Este edificio que será construido num local proximo da estação de St. Gamar's Park. Terá 10 andares e uma torre e a altura de 52 metros e deve estar concluido em 1929.

O projecto é dos engenheiros encarregados da construção das novas estações da City & South London que são caracterisadas por uma grande originalidade de linhas que faz de cada estação um edificio de aspecto completamente distinto de todas as construções visinhas.

Esta originalidade está ainda mais fortemente acentuada no edificio a que fazemos referencia como se vê pela gravura que acompanha esta noticia.



A Caixa de Reformas e Pensões dos C. F. E.

Realizam-se no dia 15 de Janeiro, por escrutínio secreto, nas estações do Barreiro e Porto-Campanhã, as eleições para delegados dos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado junto da respectiva comissão administrativa, a qual terminará o seu mandato em 31 do corrente, nos termos do regulamento da mesma Caixa.

Os trabalhos eleitoraes terão o seu inicio pelas 10 horas, sendo eleitores todos os contribuintes daquela Caixa, maiores e que saibam lêr e escrever.

São elegíveis os contribuintes eleitores que se encontrem ao serviço da C. P. ou na situação de adidos nos termos do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

A comissão administrativa da referida Caixa escolheu para presidentes das respectivas mesas eleitorais, os seguintes contribuintes: No Barreiro, srs. Antonio

Clemente da Silva sub-chefe de serviço e Henrique José Bravo, 1.º official, como suplente: no Porto, Veneslau Peres da Silva, sub-chefe de serviço, Joaquim Maximo Lopes de Carvalho, chefe de secção, como suplente.

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas de 1.ª qualidade



MARCA DA FABRICA

Folhas de Serrote

Inglesas, marca Eclipse, as mais resistentes

HERBERT CASSELS JR.

Rua 24 de Julho, 56 — Tel. C. 3256 — LISBOA

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

TEM FRIO ?

SOBRETUDOS

GABARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFAIATE — Grande stock de sobretudos e gabardines feitos a preços baratissimos

União Industrial de Lanifícios

Rua Fernandes Thomaz, 308, — (Em frente ao Bolhão) — PORTO

Fabricamos as melhores fazendas para

BRINDES

AOS

NOSSOS ASSINANTES

QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE
RECEBE UM BRINDE

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu oferecer a todos os seus assinantes que tenham pago os seus recibos da segunda anuidade e que enviem o nome de outro assinante que arranjem e que enviem a respectiva importancia, recebem um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O Assignante basta enviar o nome de outro que tenha arranjado assim como a importancia e a respectiva assinatura e imediatamente lhe será enviado o livro escolhido.

SANGUE - MOCIDADE - AMOR

2.^a Edição de FELIX CORREIA

SANGUE BARBARO

Por CASTELLO DE MORAES

CRONICAS DE QUALQUER DIA

Por MAIA ALCOFORADO

Uma Campanha Tradicionalista

Por BEIRÃO DA VEIGA

PROGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

O PROJECTADO RAMAL DE MANGUALDE A VIZEU
E AS VANTAGENS QUE D'ELLE RESULTAM

Uma visita ao ilustre engenheiro Almeida Henriques

O nosso entrevistado é um dos mais ilustres engenheiros de Caminhos de Ferro e um dos mais considerados competentes elementos da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Está feita a apresentação. A personalidade de Almeida Henriques não precisa de mais adjectivação a aureolhar-lhe o nome. A sua proficiência é sobejamente conhecida. Por isso mesmo, e logo que nos fallaram nos proximos trabalhos do ramal de Mangualde a Vizeu, resolvemos procurar o engenheiro Almeida Henriques.

Sem mais preambulos disse-mos-lhe ao que iamos.

—Sim, já ha bastante tempo que se pensa na ligação ferroviaria entre Vizeu e Mangualde com possivel prolongamento para Gouveia e para Ceia, pois que a previsão do Trafego existente e do creado justifica a sua construção.

—E qual a bitola da via?

—Os dados do problema parecem escolher a via larga como solução mais racional.

Alem disso a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira, que vae pedir a concessão solicitou para ella a classificação de via-larga.

—Só a Companhia se tem empenhado nesse grande melhoramento?

—As forças vivas de Vizeu: Camara Municipal, Associação Commercial e outras colectividades officiaram ao governo pedindo para o ramal ser de via larga e de toda a Justiça que assim seja.

—O traçado foi concluido?

O Estudo deste Caminho de Ferro está prompto no que respeita a trabalhos de campo e em conclusão os trabalhos de gabinete, devendo dentre em breve ser apresentado á Direcção Geral de Caminhos de Ferro o respectivo projecto completo.

—Quaes as suas características?

—Rampas maximas de 18 milímetros por metro e curvas minimas de raio de 300^m.

—De onde parte o traçado?

—Partindo de Mangualde (Cabos) da estação da Beira Alta — dirige-se a Mangualde (vila) aproxima-se de Castendo, de cuja estação dista 6^{km} segue o vale

do Dão por Darei a Fagilde e atravessa o Dão por uma ponte apóz a confluencia d'este rio com o Satam no local conhecido por «Moinho do Inferno». Sobe depois passando em frente de Prime, Fragoselas, Espadanal, Coimbrões e aproximar-se de Lorosa, passa em Roubados, atravessa a quinta de S. Caetano onde se deu o crime de Vizeu (Poça das Feiteiras) e atravessando ainda a estrada de Tondéla vae colocar-se Estação Cental de Vizeu na quinta de Marzuvelos, em alinhamento parálo á Avenida de Silgueiros que a

Camara de Vizeu vae construir partindo do Rocio para o bairro Manorim. Esta estação ficará assim no bairro novo de Vizeu, para onde a cidade tem naturalmente de se desenvolver.

—Qual a extensão da linha?

—Somma 32^{km} de via larga servindo uma região rica.

—A construção é dispendiosa?

—Eu lhe digo:—As difficuldades para a construção são a natureza geologia do sólo, que é na quasi totalidade granito compacto, e o accidentado da região: quer em desniveis grandes entre o rio Dão e os extremos do traçado, quer nos accidentes constantes que traduzem o perfil. Desta forma as obras de arte são nos 32^{km}:—96 aquedutos, 2

tuneis e uma ponte sobre o Dão em frente de Prime.

—Como é feita a ponte?

—A ponte será metalica com 170^m de vão. As margens do rio constituem um vale em V_ muito inclinadas. O movimento de terras é de novecentos mil metros cubicos, o que atendendo á constituição geologica do terreno, justifica plenamente o custo do Ramal que orça entre 16 a 20 mil contos... E aqui tem a resposta á sua penultima pergunta...

—Quanto tempo calcula V. Ex.^a para a sua construção?

—O tempo necessario para a construção é, nas condições mais desfavoraveis, de 2 annos...

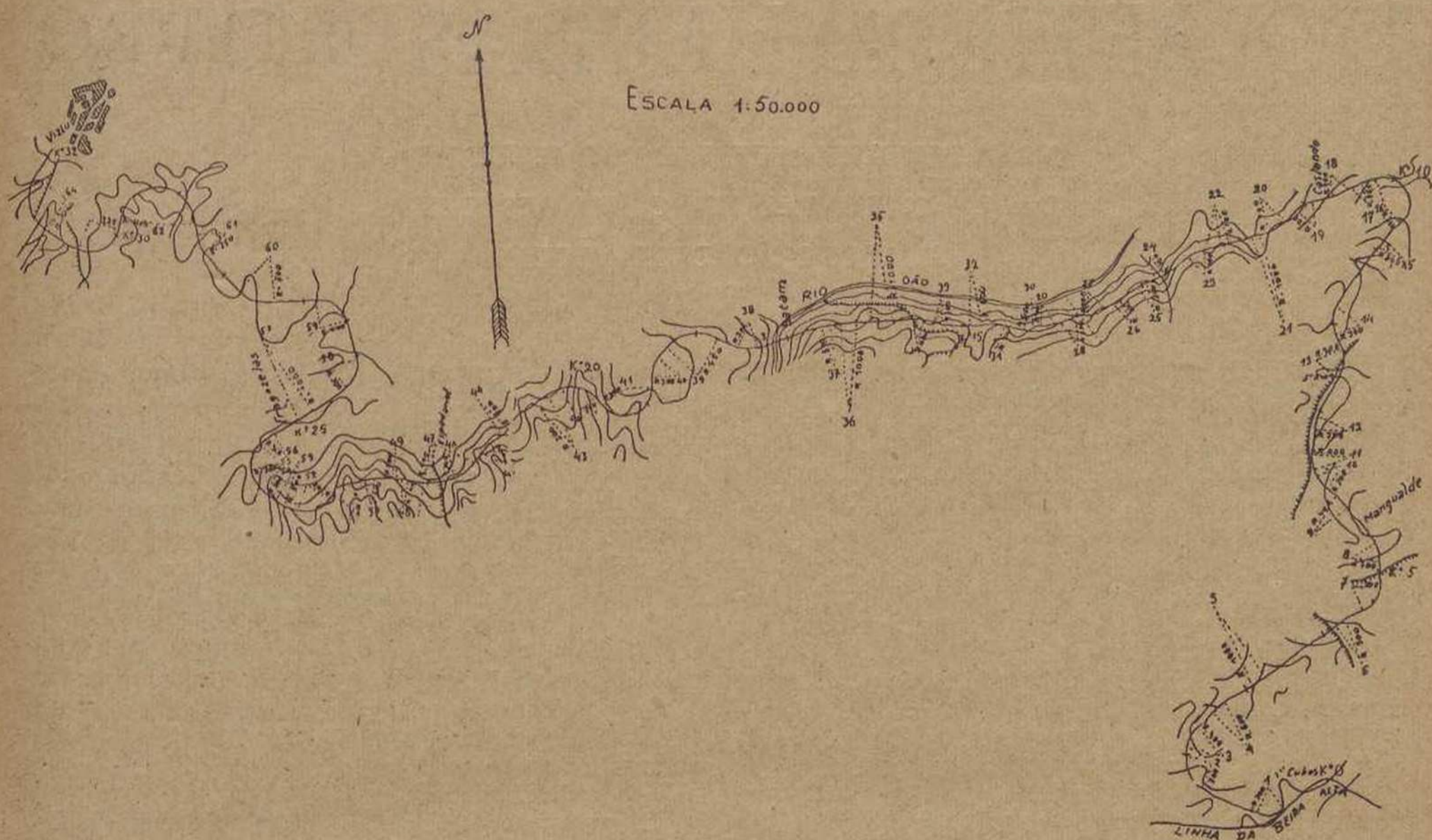
—Trará evidentemente inumeras vantagens á região que serve! — dissémos.

—Este caminho de ferro é sobre todos os pontos de vista uma linha muito interessante.

De um movimento previsto de passageiros e mer-



O Engenheiro Almeida Henriques no estudo



cadorias intenso, atravessando a região vinícola do Dão, a região agrícola de Castendo, Satam e Lorosa ella é de um conjunto de panoramas soberbos que lhe permitem poder considerar-se também uma linha de turismo em pleno coração da Beira Alta.

E a finalizar o ilustre engenheiro nosso entrevistado esclarece:

—Para a ligação da estação central da Companhia

Nacional á estação central da Beira Alta está prevista uma linha de via reduzida em rampas máximas de de 18 % o, que vem em circumvalação da Cidade de Vizeu.

Espera-se que a construcção comece brevemente.

Aqui teem os nossos leitores precisos informes que demonstram ao mesmo tempo o periodo de actividade em que entrou o nosso paiz. — C. O.

Viagens e Transportes

Horario de comboios das linhas do Sul e Sueste

O comboio n.º 1013 passou, desde 20 do mês findo a ter 30 segundos de paragem em Azinheira para serviço de passageiros e os comboios n.ºs 2866 e 2869 passaram também a ter paragem de serviço em Setubal-Sapee.

Paragem do «Sud-express» na estação de Nelas

Foi estabelecido que o «Sud-express», que circula

nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, sob o n.º 24, tenha uma paragem na estação de Nelas, quando houver passageiros que desejem embarcar ou desembarcar.

Horario de comboios das linhas do Minho e Douro

Desde 20 de Dezembro foram modificadas as marchas do comboio n.º 1622 e da M. 467.

Tambem desde a mesma data foi restabelecida a paragem de 30 segundos aos comboios n.ºs 703 e 704 em Arégos para serviço de passageiros.

Tramways entre Lisboa, Lavradio e Seixal

Desde 20 de Dezembro o comboio tramway n.º 1013 que circula entre Barreiro e Seixal tem 30 segundos de paragem em Azinheira onde passa ás 13,28 para serviço de passageiros sem bagagem registada.

DO SETIL A VENDAS NOVAS

NA ASSEMBLEIA GERAL DA C. P. REALISADA EM 22 DO MEZ FINDO, FOI RESOLVIDA A AQUISIÇÃO DESTA LINHA

CONFORME estava anunciado realizou-se no dia 22 de Dezembro do ano findo a Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para a aquisição da linha do Setil a Vendas Novas.

Com uma enorme concorrência de accionistas, 150, abriu a sessão ás 3,30, assumindo a presidência o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. dr. Ginestal Machado, João Brée, Braga de Carvalho e tenente da Manutenção Militar Braga de Carvalho, estando presentes os srs. drs. Ruy Ulrich, Vasconcellos Correia, Germano Martins, Pierre Girard, Victorino Godinho, e Dr. Ginestal Machado e Alberto Xavier, Comissarios do Governo junto da C. P.

Aberta a Sessão o sr. Presidente, dr. Bustorff Silva, leu á assembleia um officio do dr. Ary dos Santos que lastima não poder comparecer á sessão, o que tinha grande interesse, por motivos particulares e pelos seus muitos afazeres: agradece o convite da digna assembleia e convida para escurtinadores os srs. Gaspar de Oliveira e Braga de Carvalho, respectivamente representantes da Manutenção Militar e do Conselho Superior de Finanças.

Pela Direcção da C. P. estão presentes o sr. Engenheiro Ferreira de Mesquita director da Companhia e o sr. Conde de Castelo Mendo.

O sr. Presidente não concede a palavra a ninguem o que provoca ennumeros protestos por parte dos accionistas.

Seguidamente um dos secretarios o sr. João Brée, lê o aviso convocatorio da Assembleia que tem a seguinte ordem do dia:

Tomar conhecimento nos termos do art.º 18.º alinea a) dos Estatutos do projecto de contracto para a aquisição da linha ferrea do Setil a Vendas Novas e deliberar sobre a autorisação necessaria para ser levado a efeito o referido contracto que está patente na Companhia para ser examinado pelos srs. accionistas.

Levantou-se grande borbórinho pretendendo ao mesmo tempo interromper os trabalhos, varios accionistas.

O sr. Presidente declara que ninguem pode falar antes da ordem do dia. Continuam os protestos enquanto o secretario vai lendo o contracto da adjudicação da linha do Setil a Vendas Novas.

Trocam-se apartes entre os srs. Cardoso Leitão e varios accionistas.

Falam os srs. Ryder da Costa e José Parreira que declara não trazer discursos estudados e manda para a mesa uma proposta publicada nos jornais diarios do dia 22.

Falaram a seguir varios oradores entre elles o sr. dr. Campos Figueira e o sr. Dr. Ruy Ulrich, que agradece os votos de saudação do sr. José Parreira, e declara que S. Ex.ª foi injusto quando se referiu a antigos administradores, e continua:

— Diz V. Ex.ª, que os accionistas não tiveram conhecimento do Contracto. Não tiveram conhecimento do contracto. Não é verdade. O Conselho [de Admi-

nistração pôs o contracto á disposição do srs. Accionistas e prestou-lhe todos os esclarecimentos.

— A Companhia Meridional existe, tem a sua sede e administração em Lisboa. E' proprietaria das linhas á face do artigo 6.º o da Lei de 1899, e portanto cedendo-as á C. P. esta tem de as pagar. Desde 1894 que ha Conselho de Administração.

Explica e analisa o contracto com a Companhia Meridional, de forma a merecer aplausos da Assembleia.

O valor da acção com a Companhia Meridional é de 500 contos, acção que mereceu este valor por accordão da Relação de Lisboa.

Respondendo ao sr. Ryder da Costa declara que as cartas dariam um rendimento de 1792 contos, e que embora houvesse o recurso á arbitragem a Companhia dos Meridionais nunca a ela recorreu.

Estranhou-se que a C. P. continui a pagar C. M. isso porem é corrente em quem contracta.

Seguidamente o sr. dr. Rui Ulrich, responde ás perguntas do sr. Cardoso Leitão, e de tal forma que a assistencia o sublinha constantemente de apoiados.

O sr. Bacelar começa por fazer considerações acerca da constituição da Assembleia, que levaram o sr. Presidente a intervir, cortando-lhe o uso da Palavra.

O sr. Quaresma declara que dá o seu voto ao contracto e formula algumas perguntas a que responde o sr. dr. Ruy Ulrich.

Volta a falar o sr. José Parreira, e o sr. Ruy Ulrich responde a algumas duvidas suscitadas por aquele accionista.

O sr. Cardoso Leitão reedita as suas acusações ao Contracto.

São regeitadas as propostas dos srs. José Parreira e Ryder da Costa.

Entrando-se na discussão da especialidade, o sr. dr. Pinto de Gouveia, dado os esclarecimentos que já foram prestados pede que o assunto seja dado por discutido e se passe immediatamente á votação na especialidade. (Apoiados).

Apenas discordam os srs. Ryder da Costa e Cardoso Leitão.

Terminada esta votação o sr. Cardoso Leitão requer a chamada, e suscitando-se duvidas acerca das procurações de alguns srs. Accionistas, foi suspensa a sessão para prosseguir ás 10 horas da noite.

A sessão nocturna

Às 10 horas e 20 minutos da noite, foi reaberta a sessão, estando presentes 63 srs. accionistas.

O sr. dr. Bustorff Silva põe á admissão o requerimento do sr. dr. Pinto de Gouveia, para que o projecto passe á votação na especialidade.

Foi admitido.

Posto á votação o requerimento usam da palavra sob o modo de votar, os srs. José Parreira, Cardoso Leitão, Ryder da Costa que declaram não aprovar a proposta.

Posto o requerimento á votação foi aprovado por grande maioria.

Posto o art.º 1 á votação foi aprovado por unanimidade.

Levanta-se um incidente porque os srs. Ryder da Costa e Cardoso Leitão, continuam fazendo obstruccionismo, evitando a votação, rindo-se.

Postos á votação os outros artigos de contracto entre os apartes violentos daqueles srs. accionistas, foram aprovados por maioria.

Posta á votação a proposta do sr. dr. Campos Figueira é admitida e aprovada.

E' aprovado um voto de sentimento pelo falecimento do sr. Conde de Castro Guimarães.

Segunda parte da ordem da Noite

Entrando-se na segunda parte da ordem do dia é lido um requerimento do sr. Accionista Cardoso Leitão, dirigido ao sr. ministro do Comercio, e onde se fazem acusações ao conselho da C. P. acusações que já foram desfeitas pelo sr. dr. Ruy Ulrich a quando da ultima assembleia geral, de 14 de julho e que o sr. Cardoso Leitão agora editou em folheto.

Em resposta a este requerimento é lido um officio do conselho de administração em que este corpo directivo e o Conselho Fiscal, respondem cabalmente ás acusações formuladas, entendem que o requerimento não pode ser submetido a discussão da Assembleia Geral.

O sr. dr. Bustorff Silva ilucida a Assembleia sobre a maneira de apreciar estes documentos e termina por declarar que podia deixar de pôr este requerimento do sr. Cardoso Leitão á votação, mas para mostrar a sua imparcialidade, põe o requerimento á votação, sendo regeitado.

Antes de se encerrar a sessão usa da palavra o sr. Francisco Rodrigues que pede para que seja concedido aos accionistas passe nas linhas, pois sendo ha 40 anos accionista da Companhia, nunca recebeu um centavo.

Refere-se tambem ao facto de terem sido tiradas aos jornalistas o desconto de 75 % que já auferiam das linhas do Estado, e que, com a passagem para a C. P. deixaram de auferir.

Documentos lidos na segundo parte da ordem do dia na Assembleia Geral.

Ao Ex.^{mo} Presidente da Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes do Norte e Leste (C. P.)

Tendo a imprensa noticiado largamente acusações ao Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes do Norte e Leste (C. P.) pelo accionista Sr. José Augusto Cardoso Leitão, acusações essas não refutadas pelo Conselho de Administração, as quais os signatarios desejam largamente esclarecidas, vêm os mesmos signatarios requerer, nessa conformidade, e nos termos do artigo 38.º dos Estatutos dessa Companhia, a inclusão na Ordem dos trabalhos da Assembleia Geral, marcada para 22 do corrente, da materia contida no requerimento que o citado accionista dirigiu ao sr. Ministro do Comercio, em 18 de Julho do corrente ano o qual temos a honra de transcrever:

Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comercio.—José Augusto Cardoso Leitão, accionista da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes do Norte e Leste, tem a honra de vir perante V. Ex. como Ilustre Ministro do

Comercio, relatar em sintese a série de ilegalidades cometidas pela Direcção da referida Companhia e por si tornadas publicas e demonstradas na Assembleia Geral da mesma que se efectuou em 14 do corrente, afim de, baseado nelas, requerer a V. Ex.^a a anulação das deliberações ali tomadas, em conformidade com as disposições do artigo 67.º dos Estatutos da Citada Companhia.

Posto isto, cumpre-lhe concretizar algumas das irregularidades a que se referiu:

No folio 132 do livro «Razão» em conta fechada de diferenças de cambios, a debito, encontra-se como receita fóra do trafego a verba de Esc. 1.973:783\$36, ao passo que no Relatorio, a pag. 45, insere como receitas fora do trafego provenientes de diferenças de cambio a totalidade de Esc. 1.219:814\$88.

Ha, portanto, como V. Ex.^a poderá verificar, uma diferença de Esc. 753:968\$48 entre o existente no «Razão» e o impresso no Relatorio.

Vejamos ainda outra:

No Balanço de 1925 aparecia em Credores Gerais, sob a rubrica «Juros», «Dividendos» e «Amortizações a pagar» (ao par) a verba de Esc. 6.224:286\$76.

No Balanço de 1926 essa verba está reduzida a Esc. 5.497:382\$67.

Vê-se que desta rubrica saíram para juros e amortizações a pagar (ao par) Esc. 726:904\$09.

Conforme indicação da rubrica, compraram-se Frs. 4.038:356.6. que ao cambio médio do ano de 1926, ou sejam 64 centavos, custaram Esc. 2.584:547\$84.

A diferença entre este custo real e a verba empregada ao par é de Esc. 1.857:643\$75.

Saiu, portanto, esta importancia da rubrica «Diferenças de cambio para juros e amortizações de obrigações».

No Balanço de 1925, por esta rubrica, estava lançada a importancia de Esc. 37.274:497\$41.

A verba do Balanço de 1926 é de Esc. 28.718:783\$41.

A diferença entre essas duas verbas é de Esc. 8.555:764\$00.

E, como para efeito de pagamento de juros e amortizações só foram gastos em diferenças cambiais Esc. 1.857:643\$75, falta portanto, uma verba de Esc. 6.698:120\$25.

O relatorio em receitas fóra do trafego apenas dá como proveniente de diferentes cambiais a importancia de Esc. 1.219.814\$88.

Falta, portanto, uma verba de Esc. 5.478:305\$37, que o Conselho de Administração não explicou.

Verificou-se ainda mais:

No relatorio, na pag. 40, no desenvolvimento da conta do estabelecimento, apresenta sob a rubrica «Material circulante a liquidar» Esc. 11.130:260\$00 e no Balanço da Companhia, fazendo parte da rubrica «Credores Gerais», o Governo Português é credor de Esc. 15.309:970\$90, por liquidação do material circulante.

Existe, portanto, uma diferença entre as duas verbas de Esc. 4.179:710\$90, que foi debitada em 1925 e 1926 na conta de «Ganhos e Perdas» como liquidação e que não foi entregue ao Estado.

Tanto basta para alterar os saldos do Balanço.

A uma outra irregularidade o signatario se referiu: Consultando o Balanço, pag. 35 do Relatorio, observa-se que a verba para pagamento de juros, dividendos e amortizações a pagar (ao par) é de Esc. 5.497:382\$67, ou sejam ao par, Frs. 30 541 044,8.

A diferença entre a paridade e o cambio medio em 1926 é de 46 centavos, o que multiplicado pelo

numero de francos acima citado, dá um producto de Esc. 14.048;866\$80.

O balanço apresenta para este fim a verba de Esc. 28.718;733\$41.

A diferença entre estas duas verbas é de Escudos 14.679;866\$61, importancia esta que só por si bastaria para transformar o saldo negativo apresentado num saldo positivo de cerca de 5.000 contos.

Vê-se claramente como o Relatorio da actual Direcção está elaborado contra o que preceitua o Cod. Com. e o artigo 61.º dos seus Estatutos.

Ha, porém, ainda mais:

No Relatorio deste ano, a pag. 45, em receitas fóra do tráfego, provenientes do contracto da Sociedade Estoril, recebeu a Companhia Esc. 121.130\$03, e em devedores gerais figura esta Sociedade como devedora á C. P. de cerca de 2.800 contos.

Supondo mesmo que se conseguiu um credito em conta corrente á taxa de 9 %, ter-se-ia um juro desta importancia de cerca de 252 contos.

Por isso se constata que, em vez de a Sociedade Estoril pagar á Companhia, foi esta que indirectamente lhe pagou.

Mas, porém, segundo confissão da propria Direcção da C. P., as obras do desvio de linha, construcção de edificios de novas estações e outros trabalhos previstos e não previstos estão sendo executados por conta da C. P., o que se lhe afigura contrario á primeira condição especial do caderno de encargos da electrificação do Ramal de Cascais.

E ainda e por ultimo, Ex.^{mo} Sr. Ministro do Commercio, tendo sido pedida a atenção do Commissario do Governo, o signatario expôs:

A pag. 45 do Relatorio de 1926 consta como proveniente de cupões prescritos a verba de 556;809\$02 Esc., que pelo § unico do artigo 69.º do Dec. n.º 10.634, de 20 de Março de 1925 (Dec. assinado pelo Ministro que actualmente é director da C. P.) pertence de direito ao Estado e não á Companhia, como indevidamente foi escriturado.

Mais factos foram ali apontados pelo signatario, como V. Ex.^a deverá neste momento estar suficientemente esclarecido pelos representantes do Estado naquela Assembleia.

Seria fastidioso enumerá-los e, assim, escolheu o signatario de entre eles os que neste momento ocorreram á sua memoria.

Pois, não obstante estas graves declarações proferidas e demonstradas naquela Assembleia, o que levou uma grande maioria dos accionistas (exclusão dos representantes do Estado) a protestar contra a aprovação do Relatorio de 1926, este foi aprovado com um voto de louvor á Direcção, para o que contribuiu o peso esmagador do numero de votos dos representantes do Governo.

Notavel ainda o facto de não terem sido refutadas as deficiencias do Relatorio a que aludiu e não terem consentido que alguns oradores usassem da palavra para continuar as suas apreciações sobre o Relatorio, mercê de um requerimento apresentado pelo Sr. Dr. Bustorff da Silva, e aprovado pela maioria já citado, dando a materia por discutida, com prejuizo dos oradores inscritos.

Esta attitude pouco correcta levou uma grande parte dos accionistas a abandonarem a Assembleia.

Assim, evitou a Direcção não só que se continuasse a discutir os seus actos, mas ainda a apresentação de uma proposta honesta em que era solicitado um rigoroso inquerito para se apurarem as responsabilidades dos acusadores e dos acusados.

Mais pretendia o signatario a aprovação da sua proposta para que o deposito dos dinheiros da C. P. fosse feito na sua quasi totalidade na Caixa Geral dos Depositos e no Banco de Portugal.

Pois a sua proposta foi rejeitada pela Direcção e pelos Delegados do Governo, incluindo neste numero o representante da Caixa Geral dos Depositos,

Por todas estas razões, os signatario de novo requer a V. Ex.^a, nos termos do artigo 87.º dos Estatutos daquela Companhia, a anulação das deliberações votadas e aprovadas na referida Assembleia Geral de 14 do corrente. Lisboa, 18 de Julho de 1927.—E. D.

Em face do exposto, esperam os signatarios o deferimento, conforme o artigo 38.º dos Estatutos.

Lisboa, 8 de Dezembro de 1927.

(Seguem 10 assinaturas).

Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Presidente da Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Acuso a recepção do officio de V. Ex.^a, de 10 do corrente, que foi submetido á apreciação do Conselho de Administração e comunicado ao digno Conselho Fiscal para os fins convenientes.

O Conselho de Administração, tendo apreciado atentamente o requerimento que a V. Ex.^a foi dirigido por 10 accionistas desta Companhia, não pôde deixar de reconhecer que não se tratava duma proposta nos termos do artigo 38.º dos nossos Estatutos, mas sim dum requerimento, como V. Ex.^a e os proprios signatarios o definem. E, de facto, é a reprodução dum requerimento dirigido ao Ex.^{mo} Sr. Ministro do Commercio e Comunicações, sujeito á sua alta decisão e que não seria curial nem correcto que a Assembleia Geral desta Companhia fôsse apreciar, antepondo-se ou sobrepondo-se á deliberação do Governo. Seria ainda discutivel se o artigo 38.º dos Estatutos se pôde considerar applicavel ás assembleias gerais extraordinarias convocadas para assunto restrito determinado pelo Conselho de Administração e regidas pela 2.^a parte do artigo 31.º dos Estatutos. Mas, ainda pondo de parte estas objecções aliás ponderosas, á legitimidade do requerimento a V. Ex.^a dirigido e ao seu possivel deferimento, subsiste uma razão fundamental que o torna por completo inadmissivel.

Com efeito, nesse requerimento apenas se pretende renovar a discussão de assuntos que já foram larguissimamente tratados na sessão da Assembleia Geral de 14 de Julho ultimo, relativos ás contas do exercicio de 1926, sobre as quais recafu a aprovação da mesma assembleia, que assim claramente se pronunciou contra as opiniões dos requerentes, sem que cstes tivessem sequer usado do meio, que a lei lhes facultava, de protestar contra essa deliberação, submetendo-se á apreciação do poder judicial competente.

A demonstração do que afirmamos é facil de fazer por uma breve analyse do contexto do referido documento.

Acêrca da divergencia entre a verba de 1.973.783\$36, debitada á conta de «Diferenças de Cambio», no livro Razão no folio 132, e a de 1.219.814\$88, escriturado como receita fóra do tráfego proveniente da diferença de cambio, disse o Presidente deste Conselho, na sessão de 14 de Julho, o seguinte, conforme consta da acta da assembleia:

«Na conta de «Receitas fóra do tráfego» figura uma

verba de 1.219 contos, proveniente de diferenças de cambio; mas notando-se que desta conta saíu uma verba de 1.973 contos, diz que a disparidade é facil de explicar. Como nos «stocks» de abastecimentos figuravam artigos adquiridos a cambio muito mais desfavoraveis do que o actual, e facturados por isso a um preço que hoje se poderia considerar exagerado, resolveu a Administração mandar rever os inventarios, reduzindo o valor dos antigos ao cambio actual. Daqui resultava um lucro, no Inventario da Divisão da Exploração, de Esc. 39.031\$52 e um prejuizo, na Divisão de Material e Tracção, de Esc. 793.000\$00. Como se tratava de diferenças de cambio, saíram da conta respectiva. A diferença entre estas duas ultimas verbas, ou seja 753.968\$48, adicionada á verba de 1.219.814\$88 Esc. que figura como receita fóra do trafego, perfaz exactamente a indicada quantia de Esc. 1.973.783\$36.»

Foi depois explicada esta divergencia.

Sobre a falta de absoluto parallelismo entre o movimento da conta de «Juros, Dividendos e Amortizações a pagar» (ao par) e da conta de «Diferenças de cambio para juros e amortizações de obrigações», em que se pretende encontrar a falta de uma verba de Esc. 5.478.305\$37, disse na referida sessão o mesmo Presidente:

«Considerando agora as diferenças que de 1925 para 1926 se deram paralelamente na conta «Diferenças de Cambio» e na de «Juros e Amortizações» ao par a pagar, nota que elas coincidem perfeitamente. Os saldos dessas contas, em 1925, foram acrescidos dos cupões e amortizações vencidos em 1926 e diminuidos dos cupões e amortizações pagos nesse ano, sendo para notar que a amortização de obrigações de 4 %, resultante da venda de terrenos do Tejo, sendo fixa em dinheiro, e não em quantidade de titulos, influi na conta das «Amortizações» a pagar ao par e não na conta de «Diferenças de Cambio».

Como é difficil explicar verbalmente tantos algarismos, mandou para a Mesa dois Mapas que mostram o desdobramento dos saldos destas contas nos Exercicios de 1925 e de 1926.»

Numa resposta immediata e improvisada não foram citados todos os numeros que constituem o movimento das duas contas e que constavam dos referidos mapas. São os seguintes:

O saldo da conta de «Juros, e dividendos e amortizações a pagar ao par» era em 31 de Dezembro de 1925 de . . .	6.224.286\$76
e decompunha-se da seguinte fórma:	
Juros a pagar . . .	5.552.855\$31
Amortizações a pagar . . .	666.334\$17
Dividendos e couponse embargados . . .	5.097\$28
	<u>6.224.286\$76</u>

Foi esta conta creditada em 1926 pelas seguintes importancias:

«Coupon» de 1926 . . .	1.263.045\$15
Amortização ordinaria de 1926 . . .	268.105\$32
Amortização extraordinaria de obrigações de 4 %, proveniente da venda de terrenos do Tejo . . .	743.340\$00
	<u>2.274.490\$47</u>
	8.498.777\$23

E foi debitada pelas seguintes importancias:

«Coupons» pagos em 1926 . . .	2.680.397\$45
Amortizações pagas em 1926 . . .	320.704\$74
Pagamento de «couponse embargados» . . .	292\$37
	<u>3.001.394\$56</u>

o que dá um saldo de . . . 5.497.382\$67 que é precisamente o que figura no Balanço de 1926.

Vejamos agora a conta de «Diferenças de cambio para juros e amortizações de obrigações». O seu saldo em 31 de Dezembro de 1925 era o seguinte:

Correspondente aos juros . . .	33.463.342\$68
Correspondente á amortização . . .	3.811.154\$73
	<u>37.274.497\$41</u>

Foi esta conta creditada, no Exercício de 1926 da diferença de cambio correspondente ao «coupon» de 1926 ao cambio de 64 . . . 3 227.782\$05

E ainda da mesma diferença correspondente á amortização ordinaria . . .	685.158\$04
	<u>3.912.940\$09</u>

o que dá um total de . . . 41.187.437\$50

Foi a deferida conta debitada em 1926 pelas diferenças de cambio correspondentes:

Aos juros pagos em 1926 . . .	8.327.601\$49
As amortizações pagas em 1926 . . .	2.167.319\$24
	<u>10.494.920\$73</u>

deixando um saldo de . . . 30.692.516\$77 do qual se retirou, como acima ficou explicado a verba de . . . 1.973.783\$36

ficando assim o saldo inscrito no Balanço de 1926 de . . . 28.718.733\$41

Tambem se trata, pois, dum ponto discutido e esclarecido numa sessão anterior da Assembleia Geral.

Pretendeu-se ainda dizer que não foi paga ao Estado uma verba de 4.179.710\$90, que representa a diferença entre a verba de material circulante a liquidar no valor de Esc. 11.130.260\$00 e a verba de Credores Gerais — Estado Português no valor de Esc. 15.309.970\$90.

Sobre tal ponto disse o Presidente deste Conselho na sessão da Assembleia Geral de 14 de Julho o seguinte:

«Diz que, quanto á conta de «Material Circulante», tambem houve manifesta confusão. A verba de material por liquidar, que figura na conta do «Estabelecimento», representa a parte que ainda não entrou na conta de «Ganhos e Perdas» e que se abate no valor total do material, por ser este o que figura no Balanço. Nada tem com isso o que se deve ao Estado e que figura por 15.000 contos na conta de «Credores Gerais». Embora debitada na conta de «Ganhos e Per-

das», póde uma determinada quantia não estar paga e, então, figura na conta de «Credores Gerais». Ha o proposito de confundir contas que são independentes umas das outras. Assim tambem se estranhou que o debito aos Obrigacionistas fôsse superior ao saldo negativo existente na conta de «Ganhos e Perdas», quando, evidentemente, não ha dependencia entre uma cousa e outra».

De facto, nenhuma relação ha entre as pretendidas contas.

A Companhia inscreveu no seu «Balanço» a totalidade do material circulante que adquiriu, o que não podia deixar de fazer, visto tê-lo recebido e acrescido ao seu inventario. O que falta pagar está considerado em «Credores Gerais» pela importancia de Esc. 15.309.970\$90.

Todos os anos na «Liquidação do Exercício» leva-se á conta de «1.º Estabelecimento» a verba que as necessidades da Companhia aconselham e que as possibilidades permitem. E' esta verba que vai crescer todos os anos o *Subsidio necessario da Exploração ao Estabelecimento*, constituindo-se por assim dizer o capital com que se faz face aos compromissos resultantes dos encomendas, obras e empreitadas para trabalhos de 1.º Estabelecimento. Isto não quer dizer que tenha de se pagar imediatamente tudo que se considerou como subsidio. Em regra, quanto mais largo fôr o prazo para os pagamentos, melhor será para a Companhia.

Ora a diferença entre a parte do *subsidio* acima referido destinada a material circulante e o que se pagou de facto por esse material, é exactamente 4.179.710\$90, a que o requerente se referiu.

Falta liquidar pela conta de «Ganhos e Perdas» apenas Esc. 11.130.260\$00, mas falta pagar ainda Esc. 15.309.970\$90, sem que haja nenhum atraso nos pagamentos combinados.

Está tudo certo e conforme as boas regras, já muito discutidas e aprovadas em numerosas Assembleias Gerais, tanto em Lisboa como em Paris e Frankfurt, até nos Tribunais Portugueses, onde o assunto já foi ventilado ha anos, sendo aprovado o procedimento da Companhia e até louvado.

Acêrca da possibilidade da utilização imediata da verba existente em diferenças de cambio para tornar positivo o saldo negativo existente na conta de «Ganhos e Perdas» desta Companhia, disse o Presidente deste Conselho na sessão de 14 de Julho o seguinte:

«Continuando as suas explicações, diz que muito se tem dito e escrito acêrca da conta «Diferenças de Cambio», que é bem facil de explicar. Enquanto a Companhia pagou em dia os juros e amortizações das suas Obrigações, tal conta não existia, pois no fim do ano sabia-se precisamente quanto tinham custado os Francos necesarios para aquele serviço, e pelo custo exacto se escrituravam. Desde que, infelizmente, os cupões de cada ano não eram pagos os cupões respeitava. Assim como escriturá-los como divida da Companhia. Mas, pergunta, qual o cambio, pois que não se sabia qual ele poderia ser á data em que se effectuasse o pagamento? Adoptou-se o cambio médio do ano a que o «coupon» respeitava. Assim com as oscilações que se têm dado, haverá lucros nuns anos e prejuizos noutros, em relação ao cambio actual, mas no conjunto um lucro avultado. Sómente, esse lucro estaria certo se o pagamento de todos os cupões se fizesse agora, mas não se sabe se tal lucro subsistirá ou não, quando de facto se pagarem. Poder-se-ia,

porém, aproveitar o lucro agora previsto, fazendo-se o pagamento immediato? Não se póde, nem legalmente nem de facto. A inclusão dum débito no passivo dum Balanço não significa a possibilidade do seu pagamento immediato, embora vantajoso. Ora a Companhia só póde pagar cupões pelo saldo de exploração e não além disso. E tambem não haveria recursos de Caixa para pagar, de subito, todos os cupões em atraso. Por todas estas razões fica justificada a existencia desta Conta que já vem de ha anos com o acôrdo de todos os interessados e sobre a qual tantas observações erroneas têm sido feitas.»

Parece, pois, que o caso ficou suficientemente esclarecido e não se vê bem como nele possa haver ofensa do Codigo Commercial, em artigos que não se citam, e do art. 61.º dos Estatutos.

Sobre o caso das contas entre esta Companhia e a Sociedade «Estoril» tambem disse na referida sessão da Assembleia o Presidente deste Conselho o seguinte:

«Como já afirmou, e agora repete, os débitos da Sociedade «Estoril» referem-se, não a fornecimentos feitos, mas, unicamente, ao serviço combinado e ás reparações de material. Ha, porém, uma contra-partida. Por efeito da ripagem que o Estado levou a Companhia a efectuar, houve que fazer a mudança dos edificios das estações do Cais do Sodré a Alcantara, e, em virtude de acôrdo, foi essa obra feita pela Sociedade «Estoril» por conta da C. P. Assim, sabia esta que aquela já tinha gasto dinheiro em obras que teriam de lhe ser pagas pela Companhia e portanto, se aquela Sociedade tinha dinheiro da C. P. em seu poder, sem pagar juros, tambem a Companhia não pagava juros pelo intervalo entre a realização das obras por conta da C. P. e a sua liquidação.

«Nada tem com as obras resultantes da ripagem o art. 1.º do Contracto celebrado com a Sociedade «Estoril», pela qual esta se obriga a fazer todas as obras necessarias para a electrificação da linha. A ripagem podia ser exigida tanto com a tracção a vapor como com a tracção electrica, e esta tanto se podia instalar na antiga linha como na nova linha ripada. São, pois, casos absolutamente diversos e independentes um do outro. Os prazos para a electrificação da linha foram prorogados pelo Governo, atendendo ao verdadeiro caso de força maior que foi o estado de Guerra, e assim, nunca a Sociedade «Estoril» esteve fóra dos prazos legais.»

Pode-se acrescentar que o proprio Estado, por officio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1925, entendeu que o custo da ripagem da linha de Cascais devia ficar a cargo da nossa Companhia, e de facto a Condição 21.º do Caderno de Encargos do Contrato entre as duas Empresas dispõe o seguinte:

«Se á Companhia locadora convier construir uma terceira linha lateral da que vai ser electrificada, para facilitar o serviço de mercadorias da Exploração do Porto de Lisboa ou de outros reservados entre Alcantara e Cais do Sodré, com exclusão do serviço de passageiros, ou tiver de mudar ou alterar o leito desse trôço da linha arrendada, poderá fazê-lo por ocasião da transformação ou noutro tempo, contanto que com a alteração e obras não aumente ao locatario o seu encargo da construção.»

«E' pois, bem clara a obrigação, para esta Compa-

nhia, de custear a mudança do leito da via, que teria de ser efectuada.

Acêrca da irregularidade da não entrega ao Estado dos cupões prescritos, também fez o Presidente deste Conselho, na sessão de 14 de Julho, a declaração seguinte:

Diz que, como denuncia fiscal, se falou clamorosamente na indevida prescrição dos juros das obrigações da Companhia. Mas a Lei a que a que foi feita referencia apenas se ocupa de valores abandonados e nunca como tais se poderiam considerar os juros não pagos das obrigações que já pelo Código Civil prescreviam ao fim de 5 anos em favor das Empresas que os deviam. Sempre se entendeu que esta legislação era applicavel aos dividendos das acções, vindo resolver a celebre questão sobre a prescritibilidade dos dividendos, mas não aos juros das obrigações.»

De facto, entendeu este Conselho haver razões jurídicas suficientes para considerar não obrigatória a entrega ao Estado do valor dos cupões prescritos em geral e em especial dos que prescreveram no exercício de 1926. Se o seu criterio não fôr bom, ao Estado cumprirá exigir a entrega destas importancias, o que até hoje não fez, provavelmente por considerar justificado o modo de ver desta Administração.

Em seguida fizeram-se afirmações sobre as maiorias e minorias que votaram na assembleia de 14 de Julho, em que se pretende considerar diferentemente accionistas com iguais direitos, e que têm a rectificação das cifras das votações realizadas na mesma sessão muitas das quais foram nominais.

Por ultimo, refere-se o requerimento á conveniencia de concentrar todos os depositos da Companhia na Caixa Geral dos Depositos e no Banco de Portugal. Sobre isto o Presidente deste Conselho disse na citada sessão o seguinte:

«Notou-se que hoje a Companhia recebe 500 contos de juros dos depositos nos Bancos quando anteriormente se tinha ainda que pagar juros. Entende que não se podem criticar, por isso, as antigas Administrações, que lutaram com as dificuldades da falta de fundos; mas também não entende que se possa criticar a actual Administração, pela melhoria de situação que se observa. E' certo que o mesmo accionista que fez essa critica quiere acabar com esta fonte

de lucros e, assim, veio propor que os depositos da Companhia se façam no Banco de Portugal, Como Director que ele, orador, é do referido Banco, é insuspeito; mas nunca pode concordar que nele se vão fazer depositos da Companhia, perdendo esta o juro que esse Banco não paga e que os demais Bancos abonam, Seria um prejuizo anual de 500 contos.»

Conclui o requerimento por pretender que se anulem as deliberações da Assembleia Geral de 14 de Julho. E' esta a conclusão de que as considerações anteriores pretendem ser mero fundamento. Quando já não estivesse demonstrado que todos os assuntos versados no requerimento tinham sido discutidos na sessão anterior da Assembleia Geral, esclarecidos pela Administração e conscienciosamente repelidos em todos os pontos pela mesma Assembleia que aprovou as contas do exercício de 1926, bastava esta conclusão para mostrar o absurdo do pedido feito pelos dez accionistas signatarios. Pois ha alguma disposição legal ou estatutaria que permita a uma Assembleia Geral anular as deliberações tomadas numa Assembleia Geral? E não seria tal pretensão a completa anarquia na vida das sociedades anonimas?

Julga pois, o Conselho de Administração que o requerimento remetido com o officio de V. Ex.^a, de 10 do corrente, não pode ser admitido á discussão, por não estar na condições ao artigo 38.º dos nossos Estatutos, na proxima sessão da Assembleia Geral Extraordinaria de 22 deste mês de Dezembro.

Cumprimentando, desejo a V. Ex.^a

Saude e Fraternidade.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1927.

O Presidente do Conselho de Administração

(a) *Ruy Ennes Ulrich.*

O Conselho Fiscal, tendo tomado conhecimento do teor do officio do Conselho de Administração, e concordando com as suas considerações, dá-lhe a sua completa aprovação.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1927.

O Presidente,

(a) *A. Centeno*



Sociedade Commercial Portuguesa

PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.^{do}

LAMPADAS DE CONSTRUCCÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.
RECTIFICADORES PARA CARREGAR.
ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se às casas das especialidades



AVIAÇÃO

OS GRANDES "RAIDS" AEREOS

Pela Camara Italiana de Comercio de S. Paulo foi elaborado um regulamento para o concurso de premio de aviação.

«De Pinedo» instituido pela mesma camara, regulamentado e aprovado pelo ministerio da Aeronautica da Italia, que é do teor seguinte:

«Art. 1.º Por iniciativa da Camara Italiana de Comercio, em São Paulo, e sob o alto auspicio de S. Ex.^a o Embaixador da Italia no Brazil, é instituido um «Premio De Pinedo», de 500.000 libras (importancia que se acha depositada na Real Embaixada da Italia no Rio de Janeiro) para uma prova destinada a demonstrar a possibilidade de rapidas e praticas communicações aereas entre a Italia e o Brazil.

Art. 2.º O «Premio De Pinedo» será conferido ao aviador italiano ou de qualquer outra nacionalidade, que, com aparelho e com motores de ideação e de construcção italiana, empregar o menor tempo, proporcionalmente ao maximo estabelecido na travessia das costas continentaes da Italia ás costas continentaes do Brazil, no termo maximo fixado para o presente concurso.

Art. 3.º As ilhas dos dois paizes não estão consideradas, para os efeitos da prova, como ponto de partida ou de chegada, mas sómente como escalas.

Art. 4.º O tempo maximo, durante o qual deverá ser realizada a travessia, contar-se-á desde o momento da partida das costas do continente da Italia, até á chegada, em vôo, ás costas do continente brasileiro, e está fixado em 96 horas, se a travessia fôr realizada em hydro-avião; 60 horas, se a travessia fôr realizada com aparelho terrestre.

Art. 5.º E' deixada aos concorrentes a livre escolha do ponto de partida da península da Italia e do ponto de chegada ás costas brasileiras, como tambem os pontos de escala.

Art. 6.º De acordo com os fins de demonstrar a praticabilidade commercial, em que se inspira a prova, os concorrentes deverão trazer a bordo não menos de duas pessoas, além do commandante e um peso morto de 500 kilos. Ficam excluidos destas condições os aparelhos que realizarem a travessia Italia-Brazil em uma unica etape.

Art. 7.º E' deixada aos concorrentes a liberdade de aplicar nos seus aparelhos quaesquer installações que julgarem vantajosas para os fins do bom successo da empreza.

Art. 8.º O concurso considerar-se-á aberto da data da publicação do presente regulamento, que será tornado publico ao mesmo tempo, por meio da imprensa dos dois paizes. O concurso deverá realizar-se até 31 de Dezembro de 1928.

Art. 9.º Os concorrentes terão pleno direito de participar na prova com uma ou mais tentativas (desde que sejam realizadas dentro do periodo acima) mudando, querendo, em caso de novas tentativas, o typo do aparelho.

Art. 10.º Ainda ficando estabelecido que, para os efeitos do concurso, o tempo para a travessia será

calculado desde a hora da partida da Italia até á hora da chegada ás costas do Brazil, todavia, para os fins de italianidade e de propaganda commercial, nos quaes a iniciativa está inspirada, é condição obrigatoria para todos os concorrentes de fazerem escala nas seguintes localidades: Recife, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, Florianopolis, Rio Grande, Porto Alegre, Santos e São Paulo, desde que seja possivel a amarrissagem ou a aterrisagem do aparelho, segundo se trate de hydro-avião ou aeroplano.

Art. 11.º Qualquer que seja o exito da sua participação na prova, os concorrentes não terão direito a nenhuma indemnização por qualquer titulo. Os concorrentes ficarão todavia isentos de qualquer despesa de estada durante o periodo da sua permanencia no Brazil.

Art. 12.º Os concorrentes deverão um mez antes de iniciar o seu *raid*, por intermedio da Real Embaixada no Rio de Janeiro, declarar ter tomado conhecimento das condições estabelecidas no presente aviso e de se conformar estritamente e sem reserva alguma com as mesmas. Os concorrentes serão obrigados ainda a communicar á Camara Italiana de Comercio de S. Paulo:

a) o typo, o nome do aparelho de que pretendam servir-se, a marca dos motores applicados ao mesmo, e tambem o numero deles e a sua potencialidade;

b) a descripção exacta e technica de todos os caracteristicos especiaes do aparelho, a autonomia de de que é dotado, juntando as photographias do mesmo e dos motores;

c) o nome e appellido, idade, posto ou titulo do aviador concorrente, como tambem da equipagem, com as respectivas photographias;

d) o ponto e o dia da partida, para todas as oportunas e necessarias constatações por parte das autoridades ou comissões competentes;

e) as escalas que pretendem realizar e o ponto escolhido para a chegada ao Brazil.

Art. 13.º A Camara Italiana de Comercio, com prévia aprovação de S. Ex.^a o Embaixador, nomeará uma comissão technica para a verificação dos resultados do concurso e a adjudicação do premio. O premio de 500.000 libras será entregue ao vencedor por intermedio da Real Embaixada da Italia no Rio de Janeiro.

Art. 14.º De acordo com as deliberações da Camara Italiana de Comercio, de 6 de Maio de 1927 passado, todos os aviadores participantes da prova, que realizarem a travessia aerea das costas da Italia ás costas do Brazil serão inscriptos entre os socios honorarios da Camara Italiana de Comercio e receberão o diploma e a medalha de ouro relativa.

Art. 15.º Caso, ao vencer o termo da prova, nenhum concorrente se tenha apresentado ou tenha conseguido o premio, S. Ex.^a o Embaixador da Italia no Rio de Janeiro, consultada a Camara de Comercio Italiana de S. Paulo, terá a faculdade de prorogar o dito termo, notificando se fôr necessario, as condições da prova.»

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 14:330

E' asado o ensejo para sanar ilegalidades criadas por certas regras exigidas pela regularidade da exploração e que foram estatuidas, em contradição com preceitos legais vigentes, por actos governamentais; despachos ou portarias que os não podiam revogar ou alterar.

O código fundamental da nossa legislação ferroviária é o decreto de 31 de Dezembro de 1864, emanado de uma lei e com força igual, comunicada ao regulamento de policia e exploração, de 11 de Abril de 1868, d'ele dimanado e aprovado por decreto.

Esses sábios diplomas têm-se conservado intactos, tam proficientemente haviam sido elaborados, inspirando-se na legislação francesa.

Vieram juntar-se aos seus preceitos os do Código Commercial, relativos ao transporte, reproduzidos uns e outros nas condições das tarifas gerais.

Uma única tentativa se fez na reforma, por decreto, de 1918, tam infeliz porém que teve de ser suspenso antes de aplicado, e foi por fim revogado.

As circunstâncias têm exigido a atenuação do rigor de certos preceitos e feito aplicar regras complementares aprovadas por simples despachos e portarias que não têm forças igual à dos diplomas que alteram.

Importa pois regularizar a situação, pondo termo a contradições de preceitos e promulgando diversas disposições em harmonia com as exigências de serviço nas estações, prazos diversos, preceitos de carácter policial relativos a passageiros, composição de combóios, serviço de mercadorias e outros similares.

Pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864 são equiparadas as administrações do Estado às outras empresas ferroviárias para os efeitos de transporte e desempenho de funções de recoveiro.

Não é pois justo que se exija o selo fiscal nas cartas, pedidos, reclamações e respectiva documentação que o público apresente à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

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 As disposições do § único do artigo 6.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 exercem-se pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a cuja apreciação serão previamente submetidos os autos enviados pelos seus agentes fiscais.

Art. 2.º As autorizações a que se refere o artigo 11.º do referido decreto, dadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, não isentam as empresas do pagamento de taxas que por lei lhes pertençam, cujas guias serão enviadas pelos respectivos serviços à mesma Direcção Geral, a fim de as remeterem às empresas interessadas

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro igualmente providenciará para que as empresas se submetam às instrucções dos agentes fiscais desses serviços na execução de trabalhos, responsabilizando-as pelas occupaões, reparações e danos que porventura occasionem.

Art. 3.º As prescrições formuladas no artigo 31.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 relativas ao trânsito, estacionamento nas e seu atrevesamento não são applicáveis, quando haja licença especial e individual da respectiva empresa em casos justificados e segundo normas aprovadas pelo Governo.

Art. 4.º As prescrições dos artigos 7.º e 8.º do regulamento de 11 de Abril de 1868 relativas ao horário de serviço das estações podem ser modificadas pelo Governo quando o julge necessário, por forma que se concillem as exigências do serviço e a comodidade do público com o descanso que por lei tenha de ser assegurado ao pessoal.

Art. 5.º O Governo pode dispensar em caso justificativo a interposição de um vagão entre a locomotiva e o primeiro veículo com passageiros, exigida pelo artigo 21.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 6.º São acrescentadas as seguintes proibições às que aos passageiros são feitas no artigo 78.º do regulamento de 11 de Abril de 1868:

6.º Colocar malas ou outros volumes pesados sobre os bancos das carruagens, ou os pés directamente sobre os estôfos ou colocar quaisquer artigos em lugar que não pertencer ao passageiro;

7.º Cuspir nas carruagens ou lançar nelas quaisquer objectos, detritos, etc., que as sujem ou deteriore;

8.º Arremessar das carruagens objectos que possam causar qualquer dano.

Art. 7.º O passageiro encontrado sem bilhete paga, além da importância fixada no artigo 76.º do regulamento de 11 de Abril de 1868, o aumento de preço que fôr prescrito nas tarifas respectivas.

Art. 8.º O passageiro que, por falta de lugar nas carruagens da classe indicada no seu bilhete, tiver de ocupar lugar de classe superior, só fica sujeito ao pagamento da diferença de preço desde o ponto em que, sendo-lhe oferecido o lugar da classe do seu bilhete, se recusa a ir occupá-lo.

Se pelo contrario, e por igual motivo, tiver de ocupar lugar de classe inferior, ser-lhe há restituída no fim da viagem a diferença entre a importância do seu bilhete e o da classe em que viajou, na parte correspondente ao trajecto percorrido até ao ponto em que lhe seja dado lugar da respectiva classe.

§ 1.º A recusa do passageiro a ir occupar esse lugar priva-o do direito ao reembolso além da estação em que lhe fôr oferecido.

§ 2.º Ficam substituidas pelas prescrições do presente artigo as do artigo 77.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 9.º Em casos especiais e devidamente justificados são dispensados, mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os prazos regulamentares relativos a alterações parciais de horários, quando não haja restrição do serviço estabelecido.

Art. 10.º O prazo de um mês fixado no artigo 46.º do regulamento de 11 de Abril de 1868, para prévio anúncio de modificação de preços de tarifas, pode ser reduzido pelo Governo ao mínimo de cinco dias em caso justificado.

Art. 11.º E' fixado o prazo de sessenta dias para as reclamações a fazer às empresas ferroviárias por errada applicação das tarifas, e o de um ano para os pedidos de indemnização por perdas, danos, atrasos e avarias de remessa.

Art. 12.º E' permitida a paragem de combóios para serviços especiais de carga e descarga, bem com efectuar estas operações fora das estações, mediante prévia auto-

rização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ficando assim modificado o disposto no artigo 29.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 13.º Toda a correspondência e a respectiva documentação relativa a assuntos de tráfego, aplicação de tarifas e reclamações referentes a transportes, dirigidas pelo público à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, são isentas de selo fiscal.

Art. 14.º As passagens gratuitas, permanente ou não, fornecidas pelas empresas a pessoas estranhas ao serviço ferroviário, ficam sujeitas ao imposto ferroviário.

§ único. Exceptuam-se as concessões que resultem da satisfação de requisições oficiais de serviços públicos, nos termos dos regulamentos respectivos ou de convénios aprovados, as feitas às famílias dos ferroviários ou aos funcionários reformados que usufruam essa concessão.

Art. 15.º O imposto a que se refere o artigo anterior é pago por uma só vez, correspondentemente ao percurso autorizado, incumbindo a sua cobrança às empresas e o seu produto dará entrada mensalmente no fundo especial de caminhos de ferro, nos termos do n.º 1.º do artigo 16.º

Art. 16.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 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 25 de Agosto de 1927. — ANTONIO OSCAR 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 de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

Imprensa

“A União”

E' dos mais brilhantes jornais que se publicam nos Açores e que defendem os interesses das formosas Ilhas.

«A União» conta mais um aniversario e por este facto enviamos ao seu ilustre director sr. Conego Pereira e aos restantes membros de redacção as nossas saudações sinceras fazendo votos pelas prosperidades daquele apreciavel jornal.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS

Passou no dia 29 de Dezembro o 63.º aniversario deste nosso importante colega da capital, de que foram fundadores Eduardo Coelho e Thomaz Quintino Antunes, os dois grandes iniciadores em Portugal da Imprensa popular de larga informação.

Ao *Diário de Notícias* enviamos as nossas saudações e votos de longa vida.



ENGENHEIRO CARLOS DUQUE

Parte no proximo dia 8 para Lourenço Marques, a assumir as importantes funções de inspector das obras publicas da provincia de Moçambique, este ilustre engenheiro, que com rara distincção e brilho, exerceu as altas funções de chefe de gabinete do Ministro do Comercio, tenente coronel Cesar Teixeira, e que actualmente desempenhava com a sua comprovada competencia o logar de adjunto na Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a Sua Ex.ª os seus melhores cumprimentos de despedida, desejando-lhe boa viagem.

BETON DE AÇO

O beton de aço é um material de revestimento indestructivel e proprio para construcções industriaes e de trafego.

Do melhor resultado como revestimento de

Pavimentos

em fabricas, salas de montagem, armazens, casas de caldeiras, officinas, estações de caminhos de ferro e salões de exposições.

Vias

para rampas de carga, tuneis de serviços postaes e de bagagens, armazens de mercadorias, plataformas de estações de caminhos de ferro, salões de automoveis e entradas de portões.

Duradouro

Economico

Impermeavel

Isento de poeira.

Execução em extremo simples

por qualquer firma constructora.

O beton de aço não se torna liso, mas permanece sempre de superficie aspera.

Planos inclinados

em paioes, silos, elevadores de alcatruzes para coke, minério, pedras, ardosa e carvão, tanto como para cereaes e farinhas.

Execução como

camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construcção.

Colocação de

placas preparadas

de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

Representantes e depositarios **F. H. D'OLIVEIRA & C.ª L.ª** RUA 24 JULHO, 148, LISBOA