

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 900

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 2º

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez
LISBOA, 16 de Junho de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
Manoel de Andrade Gomes
EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXO DESTE NÚMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Transportes entre Louzã e Pomares, passando por Gois, Arganil, Côja, Vila Cova e Avô.

SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres.	Pag. 169
O ensino profissional nos Caminhos de ferro americanos.	171
Congresso internacional do comércio de vinhos, em Paris	171
O Congresso de Caminhos de Ferro em Londres,	

por J. Fernando de Sousa	P g. 172
Caminhos de Ferro do Minho e Douro	174
Camara Portuguesa de Comércio e Industria no Rio de Janeiro	175
A obra do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por Mario Costa	176
Parte Oficial, Curso de cambios comparados, Linhas Estrangeiras e Viagens e Transportes	177
A inauguração da ponte ferroviária de Alcacer do Sal	178
Publicações recebidas, e as receitas dos caminhos de ferro espanhóis no primeiro trimestre do ano corrente.	181
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatório).	182

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

VII

ESTES depósitos de sal gema têm contudo a sua origem nas interm tências de depósito em determinadas bacias da água do mar, por galeria muitas vês em comunicação com este. A explicação não é fácil da-la p r emquanto, tanto mais que os terrenos triasicos fornec m aguas salgadas.

As linhas de água até o Chiambala são contudo de leitos profundos e largos, mas na estiagem completamente secos tanto à superficie como a certa profundidade. A partir daquele rio encontramos agua em abundância, de esplendida qualidade, no primeiro braço e a uma profundidade de 3,80 metros abaixo do leito do rio. Esta água encontra-se a uma distância da costa de cerca de 70 quilómetros. Em todas as linhas de água abri cacimbas, mas não encontrei água senão nesta. Deve existir, porque vivem animais que não vivem sem água. Pesquisas muito demoradas devem indicar-nos onde ela se encontra. Como já dissemos, no Onjona, à entrada do plateau do Kambene sobre as serras de «Alvaro Ferreira», também se encontrou agua em grande quantidade brotando da rocha, a qual pôd facilmente ser conduzida para o traçado de que dista cerca de 14 quilómetro, aproveitando a acção da gravidade. No troço superior do último

braço do Chiambala, ou damba dos Carneiros segundo outros, encontra-se bastante água no seu leito, mas absolutamente salgada com chloreto de sódio, sulfato de magnésio e talvez sulfatos metálicos de dissolução das rochas que atravessam. Em todo o curso do Muende ha água salgada como já dissé nos. Apenas em dois pontos, depois de demoradas pesquisas, um no Otchifengue se encontrou água potável em todo o caso ainda tendo muitos sais em dissolução. E' de notar que no estudo do caminho de ferro de Porto Alexandre ao Humbe está indicado encontrar-se água em quasi todo o percurso de c nco em cinco quilómetros, mas isso é erro manifesto e foi consequência de terem trabalhado durante as chuvas. Ao longo dêste rio apenas garanto a existência de água potável na Ovipaka, na Otchinietua, aqui em afluentes do Muende, no Ondambo, na Fonte das Palmeiras sobre o rio dos Elefantes e no Otchinjau. O Muende é, no tempo das chuvas um rio caudaloso, torrencial que alimenta durante a estiagem uma grande vegetação no leito do rio. O Dr. Nascimento indica a existência da água salgada um pouco a oeste do Monte Ilusão, mas isso deve também ser consequencia da sua passagem se ter efectuado no tempo das primeiras chuvas.

Clima

Embora a travessia me tivesse levado cerca de dois meses e meio, poucas indicações posso dar sobre as condições climáticas e, portanto, pouco aumentar ao que já era conhecido. Em tempos foi estabelecido nos Tigres um observatório meteorológico, a irregularidade da autoridade encarregada de colher as observações deu em resultado que poucos resultados se têm tirado de tal instalação. Além disso os aparelhos encontravam-se desmantelados, outros em reparação em Mossamedes. Em todo o caso alguma coisa poderei dizer sobre o regime das chuvas, sobre os ventos e sobre as temperaturas.

Quanto às chuvas, não há dúvida que até ao Muende não se produzem até Dezembro. Neste mês só nas origens deste rio acima da serra choveu. As chuvas intensificam-se no mês de Fevereiro até Abril. Em baixo da serra só nos meses de Maio e Abril chove, e então com intensidade. Estas chuvas estendem-se mesmo até à costa, pois que a água que encontrámos junto do Monte Vermelho não tem outra origem. Junto à costa, nos meses de Agosto e Setembro, a atmosfera apresenta-se nublada. No período de 14 de Setembro a 14 de Outubro, em que nos distanciamos da costa cerca de trinta quilómetros, houve onze dias nublados, sem vento, doze com calmaria ou vento fraco e limpos, e os restantes com vento forte especialmente de tarde. Junto à costa este vento é por vezes impetuoso arrastando tudo diante de si e pondo em perigo as próprias embarcações fundeadas dentro da Baía. São então as garruas. Do Monte Ilusão ao Muende o vento diminui de intensidade, em geral de manhã, vento terral; de tarde vento do mar. Em 40 dias, de Novembro a Dezembro, houve 21 dias claros, calmos ou de vento fraco e 7 em que houve vento forte de tarde. Quanto a temperaturas na faixa marítima, a temperatura média foi de 20 graus. No «plateau» até ao Monte Ilusão a mesma temperatura foi de 24 graus centígrados. Daí para leste até ao Chiambala foi de 29,5 graus e do Chiambala até ao Muende foi de cerca de 34 graus. É claro que quando falo em temperaturas médias, não me refiro ao dia de 24 horas mas à média durante o dia de trabalho, desde as 6 às 18 horas. A mínima temperatura observada na faixa marítima às 9 horas da manhã foi de 16 graus e a máxima de 27. Entre Monte Ilusão e o Chiambala a mínima foi de 22 graus. Do rio Chiambala ao Muende foi de 29 graus às 9 horas. Antes desta hora não foram tomadas temperaturas, porque não dispúnhamos de termómetro de máxima e mínima. Os máximos referidos às 15 horas foram de 26 na faixa marítima, 39 graus entre o Chiambala e o Monte Ilusão e de 37 entre o Chiambala e o Muende.

Em vista desta falta de água e de pântanos a

região até ao Muende deve ser salubre, e de facto, embora por ela tivéssemos atravessado em princípio da época das chuvas, ali em fins de Novembro, ninguém se ressentiu de afecções palustres, embora alguns fossem já doutras épocas impaludados.

Características do caminho de ferro

Feita a descrição da região, sempre que o rapidamente dizer alguma coisa sobre as características deste caminho de ferro. Em primeiro lugar dezoito afirmar que não ha impossibilidade na execução do traçado. O primeiro «plateau» ganha-se a uma cota de 210 metros mais ou menos, fazendo uma reversão sobre a encosta norte do Monte Vermelho com um ângulo de 180 graus, digo com dois ângulos aproximadamente de 90 graus e com o raio mínimo, torneando o mórro Preto, galgando a meia encosta da serra, onde se destaca o Monte Vermelho.

Não há necessidade de tocarmos nas dunas no estado em que elas se encontram actualmente. Póde-se objectar que as dunas são móveis e que portanto virá o momento em que elas se lancem sobre o traçado. Ora, eu devo dizer que não julgo isto possível, porque é o próprio Monte Vermelho que se opõe a que as areias se depositem, sobre a encosta norte e dêem formação às dunas, as quais só abaixo da serra se formam a não ser uma ou outra isolada mais acima. Já o mesmo se não dá na encosta sul, em que as dunas abundam. É a existência desta mesma serra que explica porque a faixa das dunas apresenta uma extracção neste ponto, sendo de muitos mais quilómetros de largura tanto para norte como para sul. Favorece ainda esta situação o facto de a orientação da serra pouco diferir da do vento dominante, e portanto sem grande esforço, as areias correm em grande parte ao longo da encosta sem se deterem senão já para lá da linha de água que corre ao norte do Monte Vermelho, numa outra serra quasi tão alta como a deste Monte, mas hoje já coberta por uma colina de areia e de dunas. Podem as dunas que se formam a sul do Monte Vermelho avançar, formarem-se as colinas de areia que tendam a galgar por cima da crista, mas a-pesar-da velocidade de deslocamento das dunas, que eu pude observar, a qual muda de sentido quando ha nortadas, o que tambem succede, estou convencido que não é nestas dezenas de anos mais próximos que isso se dará, pois de outro modo eu não teria encontrado as numerosas casas de *Mucuisso*, muitas das quais não estavam nem com começo de aterro, embora outras estivessem algo acoeadas. Ao tempo que elles deixaram de viver na região, já tão distante, que um dente de elefante que ali encontrei se desfazia em pó, já todas elas deveriam estar so-

terradas. Portanto, creio que a retenção das areias junto à linha, a sua limpeza entra no domínio e nos trabalhos de conservação. Mas dada a hipótese que as areias tendessem a cobri-la, então teríamos o recurso de adoptar a defeza empregada pelos alemães na Damara, cobrindo a linha com túneis de cimento armado, cujo comprimento máximo não iria além de quatro quilómetros, tal é a largura da faixa onde as dunas aparecem no ponto atravessado. Não ha dúvida que, para atingir a encosta da serra, é necessário lançar a linha sobre o dorso de uma colina de areia, que num ou noutro ponto exija a construção de muros de suporte para garantir a conservação da plataforma, mas isso não é um trabalho difficil, nem fóra dos trabalhos comuns em qualquer linha linha férrea. E' o pequeno troço do traçado que corre de norte para sul após a saída do saco da Baía.

Depois do «plateau» nenhuma dificuldade existe. Só ao chegar às serras, entre o último braço do Chiambala e o Muende a linha se torna mais trabalhosa, pois antes é possível sempre meter o traçado por entre a série de montes que, em cadeias, se destacam, formando entre elles clareiras.

A maior dificuldade, porém, para a construção e exploração deste caminho de ferro, está no

abastecimento de água. Não ha dúvida que se póde contar com o reabastecimento com tenders suplementares, o que, a-pesar-de tudo, é um encargo para a exploração; não ha dúvida que ainda será aceitável canalisar água do Onjona ou do Chiambala a uns vinte quilómetros com o fim de obter uma toma de água mais próxima da origem, mas ainda teríamos um percurso a partir desta de mais de 60 quilómetros, para cujo abastecimento não dispomos, por enquanto, de nenhuma nascente ou linha de água conhecida. E' possível que a grandes profundidades nas linhas de água junto do Monte Ilusão, linhas fortemente açoreadas, se encontrem caudais de importância sufficiente para este abastecimento, por isso que na Damba da Esperança a água corria à superfície sobre a rocha saindo de uma falha, alguma coisa salitrosa, não ha dúvida, mas que ainda assim bebemos. Podiam-se fazer sondagens nesse sentido. Mas desde que precisamos abastecer a futura cidade dos Tigres e então com a água captada na foz do Ghiambala, se a sua análise a justificar ou então com a água canalizada do Gunene, adoptando a captação proposta pelo distinto engenheiro Roma Machado, conduzindo-a a oeste das dunas, de modo a ter uma toma de água em Frente do Monte Vermelho.

Continua



O ensino profissional nos Caminhos de ferro americanos

A Companhia Central de Caminhos de ferro da Georgia tem facilitado de uma maneira especial aos seus empregados uma instrução superior ferroviária, à semelhança das grandes companhias inglesas, demonstrando assim o interesse em criar bons técnicos e perfeitos chefes. De acordo com esta companhia, fundou-se na Escola de Tecnologia da Georgia um plano de cursos de engenharia aplicada aos caminhos de ferro, para os empregados que desejem aprender, sendo as despesas supridas em forma de cooperativa. Um rapaz que deseje estudar a sua profissão a fundo e não conte com meios para fazer os seus estudos da forma ordinária, pode pagar grande parte dos gastos, trabalhando para o caminho de ferro em curso cooperativo.

Parece que o resultado que se prognostica é excelente. O desherdado da fortuna que tenha condições para ser alguém e o queira ser, assiste aos cursos da Escola em disposição de ânimo, de constancia, decisão e vontade muito mais firme e segura do que o que vae porque o mandam.

E' um facto que tem podido apreciar-se, e é natural que assim seja. A intelligência não é património exclusivo dos ricos; mas a maior intelligência ficará oculta se não encontrar meios apropriados a desenvolver-se.

Congresso internacional do comércio de vinhos, em Paris

A Junta Geral do Comité Internacional, a fim de comemorar o 25.º aniversário desta Associação, resolveu organizar um Congresso Internacional do Comércio de Vinhos, licores e outras bebidas espirituosas, que deve reunir-se em Paris nos dias 22 a 24 de junho próximo.

Neste congresso apresentar-se-hão as questões internacionais, melhoramentos e as medidas necessárias para atender à despesa dos interesses do comércio das bebidas, continuando a obra já iniciada nos anteriores congressos de Paris, Liege, Bordeaux, Londres, Bruxelas e Gand.

Consta que as diferentes empresas estrangeiras de caminhos de ferro concedem a bonificação de 50.º aos delegados das diversas nacionalidades que queiram concorrer a esta reunião.

Não sabemos se Portugal foi ou não convidado a assistir a esta reunião que para nós deve ser de capital interesse.

Custa-nos, porém, a crêr que os nossos commerciantes de vinhos tenham sido tão descuidados que não hajam tratado já de terem ali a sua representação official, e é de supor que até já estejam nomeados os competentes delegados.

Não será assim?

O congresso de caminhos de ferro em Londres

por J. FERNANDO DE SOUZA

VAE iniciar mais uma das etapas da sua obra tão notável e profícua a *Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro*, realizando em Londres o seu 10.º Congresso.

Como é sabido, esta Associação, que tem por fim reunir periodicamente em congressos os ferroviários mais categorizados para o estudo dos problemas técnicos e administrativos que interessam á viação acelerada, viu os seus trabalhos interrompidos pela temerosa crise da guerra mundial. Entre o congresso de Berne em 1910 e o de Roma em 1922 abriu-se um largo e doloroso parentesis, pois antes da guerra, eram quinquenaes essas assembleias, sendo no intervalo de uma a outra cuidadosamente estudados e submetidos a inquerito pelos relatores os assuntos propostos para exame do futuro congresso.

O que a estes dá a particular importancia é que a Associação é constituída pela representação, não só das empresas ferroviarias com mais de 200 k. em exploração, como dos diversos governos.

Por isso mesmo as conclusões, votadas depois de passarem pelo crivo da discussão, evitam formulas preceptivas que possam cercear a liberdade de acção das entidades associadas. São normas directivas traçadas, critérios aconselhados, cheios de autoridade e de cuja aplicação é juiz cada govêrno e cada empresa.

Antecipou-se um pouco o presente congresso para o fazer coincidir com o centenario da inauguração do caminho de ferro de Stockton a Darlington.

Foi em 27 de setembro de 1825 que nessa linha a primeira locomotiva devida ao genio inventivo de George Stephenson rebocou um combóio de mercadorias num percurso de 32 kilómetros.

Essa locomotiva *The Rocket*, reliquia preciosa dos primordios de viação acelerada, existe ainda em bom estado, guardada cuidadosamente na estação de Darlington.

Com ela se iniciaram serviços regulares de passageiros e mercadorias numa linha já existente com tracção animal e se atingiu a velocidade de 29 milhas por hora.

Vão pois reunir-se em Londres engenheiros de todo o mundo especializados nos serviços ferroviários.

O ministério do Comercio e Comunicações é representado pelos Snrs.:

Alvaro de Sousa Rego, director geral interino dos Caminhos de Ferro e delegado do Governo; Oliveira Simões, director geral do comércio; J. Fernando de Sousa, vogal da Junta Consultiva; Teixeira de Queiroz, engenheiro da Direcção geral; Estevão da Silva e Costa Couvreur, engenheiros do Ministerio.

Os Caminhos de Ferro do Estado são representados pelos Snrs. Pinto Teixeira, administrador geral, Plinio e Silva director do Sul e Sueste, Rodrigo Monteiro, adjunto do Administrador-geral, Tristão de Almeida, chefe de tracção do Minho e Douro, Manitto Torres, vogal do Conselho Fiscal, Bravo, sub-director do Minho e Douro e Amorim sub-director do Sul e Sueste.

Os delegados da Companhia Real são os Snrs: Vasconcelos Correia, administrador; Ferreira de Mesquita, director geral; Lima Henriques, chefe de exploração; Vicente Ferreira, chefe de construcção e Pedro Diniz, chefe de material e tracção, que representa igualmente a Companhia Nacional.

A Companhia da Beira Alta é representada pelos Snrs: Silva Viana, administrador-delegado e engenheiro inspector geral, Duotin.

A Direcção dos Caminhos de Ferro das Colónias tem como representantes os Snrs. Cerveira e Albuquerque director geral do ministério e Ernesto Navarro, chefe de repartição.

Tem, pois, Portugal 19 representantes no Congresso. As Companhias da Povoá, Guimarães e Vouga não teem representação por não atingirem as respectivas linhas a extensão minima de 200 kilómetros.

O Congresso divide-se em secções, nas quaes se inscrevem os Congressistas conforme a respectiva especialização, a saber:

- Secção I — Via e Obras
- » II — Tracção e material
- » III — Exploração
- » IV — Ordem geral
- » V — Caminhos de Ferro economicos e coloniaes

Eis agora a lista dos assuntos propostos ao exame do Congresso em cada secção:

SECÇÃO I

I — Conservação de via e passagens de nível

- A) — Metodos de conservação e refazimento.
 B) — Supressão de guardas de passagens de nível, signalisação.

São 6 os relatores ocupando-se cada um de um certo numero de paizes.

II — Ruptura de carris-juntas. — 5 relatores.

III — Estações de triagem. — 5 relatores.

SECÇÃO II

IV — Reducção das despesas de tracção.

A) — Combustiveis e combustão.

B) — Lubrificação. — 5 relatores.

V — Locomotivas electricas. — 2 relatores.

VI — Deposito de locomotivas — 3 relatores

SECÇÃO III

VII — Dispatching system. — 3 relatores.

VIII — Serviços suburbanos. — 3 relatores.

IX — Signaes fixos da via. — 5 relatores.

SECÇÃO IV

X — Dia de oito horas. — 3 relatores.

XI — Estatística. — 2 relatores.

XII — Estações e linhas comuns. — 5 relatores.

SECÇÃO V

XIII — Estabelecimento das linhas economicas. — 3 relatores.

XIV — Concessão de linhas economicas. — 2 relatores.

XV — Tracção dos Caminhos de ferro economicos. — 2 relatores.

Aos congressistas foram previamente distribuidos os relatorios impressos das secções em que se inscreveram.

Os governos que enviam delegados são os seguintes por ordem alfabetica: Argentina, Belgica, Bolivia, Brasil, Chile, China, Dinamarca, Dominica (republica), Egipto, Equador, Espanha, Estados Unidos, Finlandia, França e colonias, Grã-Bretanha, India e Dominions, Grecia, Haiti, Italia, Japão, Luxemburgo, Mexico, Noruega, Paraguay, Paizes Baixos, (Holanda), Perú, Polonia, Polónia, Portugal, Rumania, Servia, Croacia e Slovenia, Sião, Suecia, Suíça, Tcheco-Slovaquia e Uruguay.

Como se vê, a Alemanha, a Belgica, a Turquia e a Russia dos Soviets continuam alheias á obra dos congressos internacionaes.

Os dias 19, 20 e 22 são especialmente destinados á inscrição dos congressistas.

Na tarde de 22 realisa-se a sessão solene de abertura.

Em 23 constituem-se as sessões e começam os seus trabalhos, que proseguem nos dias 24, 25 e 26, havendo sessão plenaria em 27.

Ha ainda reuniões das sessões em 29, 30 e 1 de Julho, realisando-se em 2 a sessão plenaria e o encerramento solene do congresso.

Com os trabalhos alternam varias festas e digres-

A produção de seda artificial no mundo

A produção mundial de seda artificial, para 1925 foi avaliada, segundo o «Journal of Commerce» de Nova York, em 150 milhões de libras, peso, ou cinco vezes mais do que em 1913.

Os diferentes produtores assim contribuíram para esse total: Estados-Unidos, 50.000.000 libras peso; Italia, 28.000.000; Alemanha peso, 20.000.000; Inglaterra, 14.000.000; França, 14.000.000; Belgica, peso, 9.000.000; Holanda, 7.000.000; Suíça, 6.000.000; Austria, 2.200.000; Tcheco-Slovaquia, 1.600.000; Polónia, 1.200.000; Hungria, 1.000.000, e Espanha 300.000.



A baixa da produção carbonífera mundial

O «Geological Survey», dos Estados Unidos, acaba de publicar a estatística da produção mundial do carvão durante o primeiro semestre de 1924. A cifra de 655 milhões de toneladas métricas que ele dá como representando esta produção, é notavelmente inferior à do primeiro semestre de 1923 (686 milhões de toneladas), mas superior à dos semestres correspondentes de 1921 e 1922.

Esta diminuição é devida à baixa da produção da América. O Canadá não produziu senão 6.160.000 toneladas durante o primeiro semestre de 1923. Para os Estados Unidos, a sua produção foi de 248 milhões de toneladas, contra 294 milhões nos semestres referidos.

Na Europa ha, geralmente, progresso, salvo para a Inglaterra e Polónia.



No próximo numero

Interessante artigo do distinto engenheiro sr. José de Abreu, intitulado:

O Relatório da Gerência de 1924 da Companhia da Beira Alta e o fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários

sões. Assim, em 25 oferecem as Companhias inglesas um banquete no *Crystal Palace*. Em 28 ha um concerto no Queen's Hall. Em 30 efectua-se a recepção pelo Governo britânico.

As excursões oferecidas aos congressistas findam em 7 de Julho.

Dos principaes relatorios apresentados ao Congresso daremos sucessivamente noticia succinta.

A nossa *Gazeta* foi tambem admitida a fazer-se representar como nos congressos anteriores.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Inauguração da ponte de Santa Natália na linha do Vale do Vouga

NO dia 23 de Maio último efectuou-se a inauguração d'esta ponte que atravessa o rio do mesmo nome, e fica no troço de Amarante e Freixeiro.

Construída a ponte das Carvalhas, outra obra de arte deste genero, terá este Caminho de Ferro atingido Celorico de Basto e ficará reunida assim esta rica região do Minho.

O distincto engenheiro Sá Fernandes, chefe dos Serviços de Estudo e Construção, destes Caminhos de Ferro, teve a gentileza de convidar os seus colegas nos mesmos Caminhos de Ferro, para assistir à inauguração desta ponte.

Devido também à amabilidade deste mesmo engenheiro, tivemos ocasião de assistir a esta festa e de colhermos os apontamentos que nos permitissem informar os nossos leitores.

O projecto da ponte de Santa Natália deve-se ao Sr. Engenheiro Avelar Ruas, antigo chefe dos Serviços de Estudos e Construção, e foi executado sob a direcção dos Engenheiros Carlos Pereira da Cruz, Alvaro David e Albino Aroso, tendo levado dois anos a sua construção, pois começou em Outubro de 1922 e terminou em Outubro de 1924.

Nela trabalharam em media 100 operarios e importou apenas em 840.000\$00, apesar da dificuldade de recrutamento de pedreiros, em virtude da sua emigração para França, e da dificuldade dos meios de transporte para os materiais, feito quasi todo por meio de carros de bois.

Foi um trabalho feito por administração directa, que correu com todo metodo e ordem.

Depois de construídos os encontros e pilares, assentaram-se as primeiras fiadas dos arcos laterais, de modo que o cordão, que corre à altura da nasença desses arcos ficasse suficientemente carregado para poder suportar os simples.

Montados estes, construíram-se os arcos laterais, elevando-se, após o descintramento, que foi feito 25 dias depois da colocação do feixo, as alvenarias das testas.

O arco maior foi construído, atacando o trabalho em 4 pontos, e o seu descintramento foi feito 30 dias após a colocação do fecho.

A ponte é toda feita de pedra aparelhada a pico fino nas partes que ficaram à vista.

A inauguração da ponte foi festejada pelo pessoal que nela trabalhou e pelo povo da região.

Um combóio especial, onde iam todos os convidados, fez a travessia desta, ao som de imensos morteiros e de uma banda de musica. Depois os convidados seguiram a visitar a proxima estação da Chapa que tambem se encontrava engalanada.

Depois desta visita seguiu-se um esplendido almoço oferecido pelos engenheiros do serviço de construção aos seus convidados, sob umas carvalheiras junto da mesma ponte.

Este decorreu no maior entusiasmo e serviu de pretexto para declarações interessantes que revelam o espirito de ordem e trabalho que ainda predomina neste serviço do Estado.

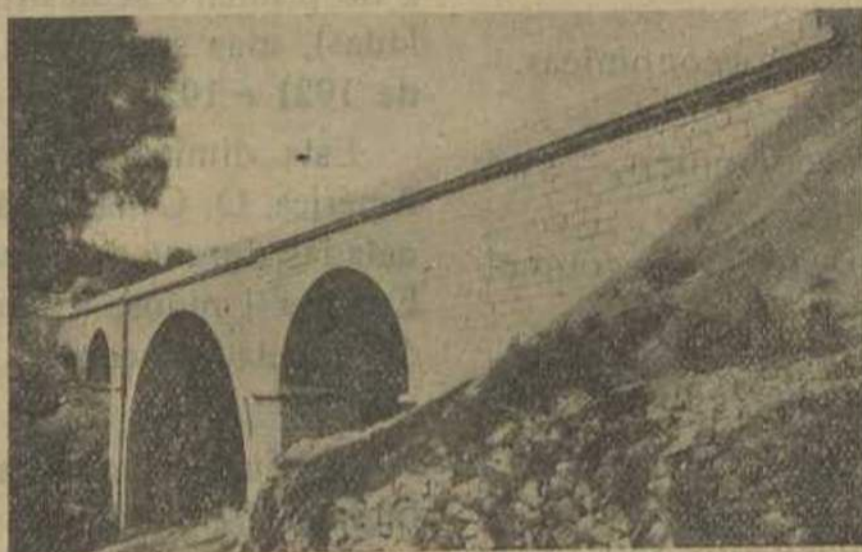
O Snr. Engenheiro Sá Fernandes, depois de ter feito a história resumida de construção da ponte a que já me referi, agradeceu a comparência do Snr. Engenheiro sub-director e dos seus colegas.

O Sr. Engenheiro Herminio Soares agradeceu em seu nome e do Sr. Director, Henrique Bravo, que por motivo de serviço não poudo comparecer; fez o elogio do Sr. Engenheiro Avelar Ruas a quem se deve o projecto da ponte que se acabava de inaugurar. O Sr. Engenheiro Canavarro de Moraes, agradeceu em nome dos colegas presentes.

A seguir produziu um interessante discurso, um dos convidados, o Sr. General Victorino Larangeira, professor na Faculdade Tecnica do Porto, do qual reproduzimos algumas notas que apontamos.

Quem me dera saber dizer o que sinto nesta hora para mim tão bela.

— Bela, pelas recordações que em mim desperta de quando, no ultimo ano da antiga Escola do Exercito, com Eduardo Vilaça, Severiano Monteiro, Roberto Mendes e Cordeiro de Souza, todos nesse ano em missão nos Caminhos de Ferro do M. e D., efectuamos as provas do Viaducto de V. Mêa e da ponte sobre o Tamega; provas a que presidiam os velhos engenheiros desse tempo Custodio José Vieira, Lourenço de Carvalho Matos e Tomar da Costa, que com Souza Brandão, Xavier Cordeiro, Espargueira, Justino Teixeira e outros, constituíam a brilhante pleiade dos engenheiros portuguezes a quem se devem as grandes obras da politica de fomento iniciada por Fontes Pereira de Melo.



A ponte de Santa Natália

— Hora bela, pela saudade, que em mim aviva, da inauguração, que a essas provas se seguiu, do troço de Cahide a Marco de Canavezes, festejada com um grandioso banquete no cais coberto da estação de Marco e com um esplendido baile, á noite, na residência d'uma das mais ricas e consideradas famílias da terra!

— Bela pela lembrança, que em mim renasce, da construcção de importantes obras do genero desta, na secção, que no Douro dirigi, sob as ordens dum director admiravel, Luciano S. de Carvalho um grande mestre que tive, cuja correspondencia valia a pena exumar dos arquivos, em que jaz, pela lição que daria do saber, disciplina, respeito hierarquico, e pela sua vernacula e primorosa linguagem!

— Hora bela, pelo prazer que tenho em ver que as tradições desses honrados e brilhantissimos engenheiros, com os quais serviu e aprendeu a minha geração, que as transmitiu ás gerações posteriores, se tem mantido e mantem com luzimento e dignidade!

— Bela por me lembrar que grandissimo numero de colegas illustres sobre quem impende a responsabilidade dessas tradições, são filhos da velha Escola em que desvaliosamente professo ha dezenas de anos, e que, desses, alguns colaboraram na grandiosa obra hoje aqui inaugurada, que muito os honra, como ao seu autor Avelar Ruas, filho doutra Escola, que muito quero tambem por ser aquela em que me formei!

— Hora bela, por me encontrar no meio de colegas que sempre me honraram com a sua amizade, desde os bancos da Escola, em que me tiveram, não como mestre, que nunca o soube ser, mas como companheiro de estudo, que hoje se desvanecer por os estar vendo nobilitar tão proficientemente a sua elevada profissão.

— Hora bela, em suma, por me ser dado poder levantar um brinde, em pleno campo; onde tanto gostei de trabalhar, em pleno ar livre, que tão largamente respirei pelos alcantilados cerros do Minho, em plena natureza, que agora e sempre tão harmoniosamente me dulcificam a alma, sob este copado arvoredado, e por entre este riso amoroso da verdura,—levantar um brinde, repito, que me sai de todo o coração, pela gloriosa engenharia portugueza, tão distintamente representada pelos illustres engenheiros que aqui vejo, e que eu, num abraço que os cinje a todos, simbolisarei na pessoa de Herminio Soares, que representa aqui Henrique Bravo, á testa presentemente da Direcção destes Caminhos de Ferro, cuja esplendida moeidade, e fino trato cujo saber e competencia tecnica, lhe tem criado um ambiente de admiração, de estima e de respeito, que muito grato me é aqui testemunhar-lhes com a minha muita e sincera amizade e ainda a gratidão que por muitas finezas lhe devo.

Depois de mais algumas palavras que não conseguimos apontar o illustre general terminou o seu discurso brindando, pela engenharia portugueza, pelo distinto engenheiro Henrique Bravo, pelos engenhei-

Câmara Portuguesa de Comércio e Industria no Rio de Janeiro

Segundo a circular que, com data de 19 de março último, recebemos da secretaria d sta Camara que tanto se esforça por honrar o nosso pais no Brazil, em virtude das deliberações tomadas na Assembleia Geral de 30 de Janeiro e na sessão do Conselho realisado no dia 17 de Fevereiro do corrente anno, a sua administração para o biennio de 1925-1926, ficou assim constituida:

Directoria

Raymundo Pereira de Magalhães, Presidente — (Magalhães & Cia.)
Bernardo José de Figueiredo, Vice-Presidente — (Banco Commercial do Rio de Janeiro)

Pedro da Silveira de Magalhães Coutinho, 1.º Secretario — (Companhia de Seguros Brasil)

Alfredo Rebello Nunes, 2.º Secretario — (Alfredo Nunes & Cia.)

José de Magalhães Pacheco, Thesoureiro — reeleito — (J. M. Pacheco)

Conselho Director

A. J. Gomes Barboza — reeleito — (Companhia Nacional de Seguros Ypiranga).

Antonio de Almeida Pinho — reeleito — (L. B. d'Almeida & Cia.)

Antonio Augusto de Almeida Carvalhaes — reeleito — (Sequeira & Cia.)

Antonio Dias Garcia (Commendador) — (Dias Garcia & Cia.)

Antonio Ribeiro Seabra — reeleito — (Seabra & Cia.)

Avelino Souto da Motta Mesquita — reeleito — (Ferreira, Souto & Cia.)

Celestino de Paiva Carvalho Azevedo — reeleito — (Azevedo, Barros & Cia.)

Eduardo Dias — (Banco Português do Brasil.)

Gabriel Marques Carregal — (Domingos José da Silva & Cia.)

João Reynaldo de Faria — reeleito — (João Reynaldo, Coutinho & Cia.)

Joaquim Carvalho da Costa — reeleito — (Companhia Nacional de Seguros Ypiranga.)

José Constante — reeleito — (José Constante & Cia.)

José Domingues Machado — (Machado, Gama & Cia.)

José Rainho da Silva Carneiro — reeleito — (J. Rainho & Cia.)

Manoel Antonio de Souza Fernandes — reeleito — (Ao Moinho de Ouro.)

Zeferino de Oliveira

Commissão de contas

Augusto de Castro Lopes Brandão — reeleito — (Comissaria Progresso.)

J. Souza — reeleito — (Armazem Colombo.)

José Ramos da Cunha Braz — reeleito — (Zenha, Ramos & Cia.)

ros presentes, excluida, é claro, (disse) a sua velha e retirada pessoa.

* * *

Entre os convidados encontravam-se, alem dos já citados, os engenheiros: Jules Guimarães, Alvaro David, Albino Aroso, Joaquim Franqueira, Mação Fernandes, Antonio Bravo, Nogueira Soares, Heitor Pereira, Gomes Leal, e o distincto fotografo Alvaro Porto, a quem devemos as interessantes fotografias que ilustram este artigo.

Parte Oficial

Direcção Geral de Comércio e Indústria

Tendo os concessionários da construção e exploração da via férrea eléctrica ligando Cezimbra com Setubal e Cacilhas requerido a necessária permissão para, nos termos do contrato celebrado em 10 de Janeiro de 1924 transferirem a mesma concessão a uma sociedade anónima de responsabilidade limitada, em organização, que se denominará Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, de que apresentaram o projecto de estatutos, juntando também um novo requerimento pedindo a modificação no capital social inicial, que seria elevado a 1.000.000\$00;

Havendo sido ouvido a Administração Geral das Estradas e Turismo:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, em harmonia com o que foi prescrito na cláusula 1.ª do contrato, conceder a necessária autorização para a transferência pedida, nas seguintes condições:

1.ª—A Companhia assumirá todos os encargos e obrigações estipulados no contrato celebrado com o Estado a 10 de Janeiro de 1924;

2.ª—Adoptará os estatutos conformes ao projecto que juntou aos seus requerimentos, com as modificações seguintes:

a) Supressão do n.º 3 do artigo 3.º;

b) Supressão do último período do § único do mesmo n.º 3 do art.º 3.º;

c) Elevação a 1.000.000\$00 do capital social inicial fixado em 500.000\$00 no artigo 5.º;

d) No artigo 6.º estabelecer que é necessária a aprovação do Governo;

e) No artigo 9.º estabelecer que é necessária a aprovação em assembleia geral dos accionistas;

f) No artigo 11 reduzir a cinco efectivos e três substitutos os membros do conselho de administração;

g) No artigo 13.º elevar a três o número dos suplentes do conselho fiscal;

h) No artigo 24.º emendar a data, pondo 1925 em vez de 1924.

3.ª—Celebrada a escritura, entregará na Direcção Geral de Comércio e Indústria o respectivo tratado para conferência e aprovação definitiva.

Paços do Governo da República, 16 de Abril de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Venda de cobre

Esta Companhia tem para vender nas suas oficinas de Figueira da Foz, cerca de 2.000 kilos de cobre retirado das caixas de fogo das locomotivas.

Recebem propostas até ao dia 20 de Junho para a compra na totalidade ou em lotes, dirigidas á Direcção da Exploração desta Companhia na Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convém.

Figueira da Foz, 20 de Maio de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Maio		Em 15 de Junho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lonçres,	98.250	98.500	98.250	98\$50
Paris	—	1.040	—	—
Madrid	—	2.966	—	2\$96,0
Alemanha	—	4.900	—	4\$85,0
Amsterdam	—	8.220	—	8\$18,0
New York	—	20.030	—	20\$30
Italia	—	815	—	\$80,5
Suissa	—	3.945	—	3\$95,0
Bruxellas	—	1.015	—	\$97,0
Libras	—	—	—	—

Linhas Estrangeiras

Caminhos de ferro transpyrenalcos.—A Câmara do Comércio de Toulouse dirigiu ao governo francês uma moção relativa à questão dos Caminhos de ferro transpirenaicos, na qual se congregam as aspirações seguintes:

Primeira.—que se tomem todas as disposições necessárias para que a linha transpirenaica Ax-Ripoll possa ser aberta à exploração em principios de 1926 como foi indicado pela Companhia do Midi.

Segunda.—Que as secções Saint-Girons Oust a Lerida-Sort, da linha transpirenaica Lerida Saint-Girons, também prevista no convénio de 18 de Agosto de 1904, se conclua o mais breve possível.

Terceira.—Que o Governo tome em consideração o capital interesse que apresenta para a França o estabelecimento de comunicações terrestres e por túnel submarino com as colónias de Africa, estudando o estabelecimento de serviços inter-continetais França-Marrocos por Espanha.

Quarta.—Que para esse efeito negocie com a Espanha um acôrdo ferroviário como o que foi estabelecido para as vias aéreas.

Quinta.—Que obtenha que possa efectuar-se sem trasbordo o tráfego de passageiros e mercadorias directamente, nos mesmos vagões, de França até Marrocos.

Viagens e Transportes

Nova tarifa para o transporte de pequenos volumes

Deve entrar brevemente em vigor uma nova tarifa para o transporte de pequenos volumes ou pacotes de peso não superior a 10 quilogramas, combinada entre a C. P. e as demais linhas férreas portuguesas, a qual terá a designação de Tarifa especial n.º 108 de grande velocidade.

Esta nova tarifa vem preencher uma lacuna que ha muito se fazia sentir na tarificação das linhas portuguesas.

Remessas de estanho em barras para as linhas do Sul e Sueste

Segundo um recente Aviso ao Público da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, as remessas de estanho em lingotes ou barras, procedentes de Lisboa com destino às estações daquelas linhas, tanto em grande, como em pequena velocidade, só são aceitas a despacho na estação do Terreiro do Paço.

As remessas de estanho em caixas ou em outras taras, continuam a ser despachadas nas estações de Lisboa C-A., Lisboa Jardim, e Santo Amaro, respectivamente para a grande e pequena velocidade.

A obra do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

por MARIO COSTA

TENDO sido ultimamente dissolvida esta unidade do nosso Exercito, ao qual, indubitavelmente, deu grande brilho e a cuja historia ajuntou paginas de verdadeiro relevo, parece-nos interessante e oportuno fazer um pequeno resumo dos principais trabalhos realizados por ela durante os seis anos que existiu em Portugal. Logo após um mês do seu desembarque, vinda de França, feito com um metodo e uma disciplina que lhe mereceu ser louvada em ordem do Exercito, é chamada a intervir na solução de uma greve geral dos ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia da Beira Alta. Conseguiu pôr em circulação o maior número de combóios que lhe permitia o seu efectivo e manter os serviços indispensáveis á sua regularidade, durante cerca de dois meses, sempre n'um trabalho contínuo e extenuante, manifestamente admirado pelos Directores d'aquelas Companhias convidando, ao findar a greve, alguns officiaes para seus engenheiros

Mas a melhor prova do valor afirmado então por esta unidade está no reconhecimento publico que a ele fizeram os proprios ferroviários, quando, ao lançar-se n'uma nova greve em Setembro de 1920, por razões de varias naturezas, algumas das quais evidentemente politicas, inutilisaram tudo quanto era de difficilima reparação mesmo nas suas proprias mãos e com o serviço organizado.

Foi na solução d'esta segunda greve ferroviária que esta unidade desempenhou um dos seus serviços mais brilhantes.

A circulação de combóios tinha paralisado em quasi toda a rede do País.

Nas linhas do Estado quasi que não existia uma locomotiva da qual os grevistas não tivessem levado qualquer peça muito essencial ao seu funcionamento; todo o mecanismo de alimentação de agua em qualquer ponto da rede foi avariado; entre quaisquer estações de mediana importancia era impossivel comunicar-se telegraficamente; enfim, de *tudo* se lembraram os grevistas para a "sua" defeza e de "nada" se esqueceram aqueles a quem eles obedeciam cegamente.

Deixamos á apreciação do leitor o que teria sido o esforço e a abnegação de todos os officiaes e praças do B. S. C. F., para, dentro de um curto prazo, conseguirem iniciar a circulação de varios combóios em quasi toda a rede ferroviária do País, e consequentemente desenvolver aquela circulação com a regularidade necessária á boa eficiencia do serviço durante cerca de dois meses e meio.

Pois ainda não estava terminado este serviço já o

Batalhão enviava para Martingança um Destacamento de 50 praças que dois anos depois concluiu totalmente o ramal, Martingança-Maceira, (via de 1.^{ma} 67) mandado construir pela Companhia dos Cimentos de Leiria (Liz) para seu serviço privativo.

Dada a proximidade a que aquele Destacamento se encontrava da Batalha foi, por ordem do Ministério da Guerra, mandado executar reparações nas estradas proximas que conduzem aquella localidade quando para ali foram trasladados ceremoniosamente os restos mortais dos nossos soldados desconhecidos.

Este trabalho foi muito opportuno para aquele Destacamento porque, tendo acabado pouco tempo depois a construção do ramal Martingança-Maceira marchava para Cascais, aonde, não tendo podido construir a linha férrea Cascais-Marinha, por falta de recursos materiais da Companhia concessionaria, construiu, com autorização do M. G., uma estrada, a Mac-Adam com cêrca de 3 km. que aquella Companhia necessitava para melhorar o serviço de comunicações dentro do seu parque. Este trabalho foi especialmente ingrato e penoso por todas as excavações terem sido feitas em rocha muito dura, necessitando o emprego continuo de dinamite, e o tempo disponivel ser muitissimo pouco.

Entretanto outros trabalhos de menor importancia iam sendo feitos por esta unidade tais como: o *Hipodromo do Campo Grande* onde se fez; o assentamento de varias linhas de pequena bitola para transportes de alguns milhares de metros cubicos de terras excavadas pelo Destacamento, trabalhos de cimento armado, demolições, etc.; o campo de jogos das Amoreiras; a reparação na estrada municipal de Setubal; a construção de uma variante na Estrada Nacional n.º 67 em S. João do Estoril, etc.

Ultimamente tinha esta unidade concluido os trabalhos de ampliação da gare de Caminhos de Ferro na Praia do Ribatejo, a renovação de alguns kilometros de via na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e a abertura do cabouco para a fundação do monumento ao Marquês de Pombal.

Todos estes trabalhos eram executados de harmonia com os interesses da instrução do Batalhão onde continuamente funcionavam escolas de recrutas, de artifices, de assentadores, de maquinistas e fogueiros, de sargentos etc.

Era esta unidade uma autentica escola de trabalho e onde existia muito o orgulho que dá o desprezo por aqueles que... nada fazem, fingindo muito fazer.

Por isso... liquidaram-n'a.

A inauguração da ponte ferroviaria de Alcacer do Sal

O sr. ministro do Commercio e o engenheiro Plínio Silva visitaram a interessante vila de Alcacer, que durante alguns dias esteve em festa

No passado dia 1 do corrente inaugurou-se oficialmente a ponte de Alcacer do Sal que liga a estação norte com a do sul, representando este facto um melhoramento importantissimo para aquella região.

Alcacer esteve em festa durante alguns dias, acorrendo ali milhares de pessoas.

O combóio inaugural saiu de Lisboa (Terreiro do Paço) às 10 1/2 da manhã. A essa hora tomaram o vapor «Extremadura» para o Barreiro, o sr. ministro do commercio, que se fazia acompanhar pelos srs.: coronel Ramos da Costa; engenheiro-director dos Caminhos de Ferro do Estado, Plínio e Silva, administrador geral engenheiro Pinto Teixeira; sub-director José de Jesus Pires; chefes: serviço do movimento, Neves de Carvalho; de tracção, Amaral; de via e obras, Avilas, e de construcção, Constantino de Carvalho; engenheiros chefes de divisão; medico chefe dos serviços de saúde, Dr. Agostinho Lucio; engenheiros chefes de divisão, Barata, Pinto Gomes, Borges d'Almeida, Moraes Sarmiento, Trigo; engenheiros Santos, Carlos Manitto Torres, Schroeter de Carvalho Carlos de Vasconcellos Porto, Clemente da Silva, Fuschini, Graça, pessoal das oficinas, inspector Francisco Palmela etc; seguindo tambem representantes do *Seculo*, *Dia-*

onde se estendia o combóio que nos conduziu a Alcacer do Sal.

A sua composição é de material moderno, construido na Alemanha por conta das reparações alemãs. As carruagens de 1.^a classe, vistas por fóra, tem um aspecto feio, mas por dentro são muito elegantes, com portas automaticas, electricidade com interruptores dentro do compartimento, emfim todas as comodidades precisas para se fazer uma bela viagem, tendo até sabonetes e toalhas que certamente não estão lá por muito tempo, pois por mais rigorosa que seja a vigilância, o nosso povo, com a educação «esmerada» que possui deve encarregar-se de levar sabonetes, toalhas, espelhos e ainda cortar as correias puxadores, como é costume... Mas adiante...

A maquina tem o n.º 302 que é tambem de construcção alemã.



Engenheiro PINTO TEIXEIRA

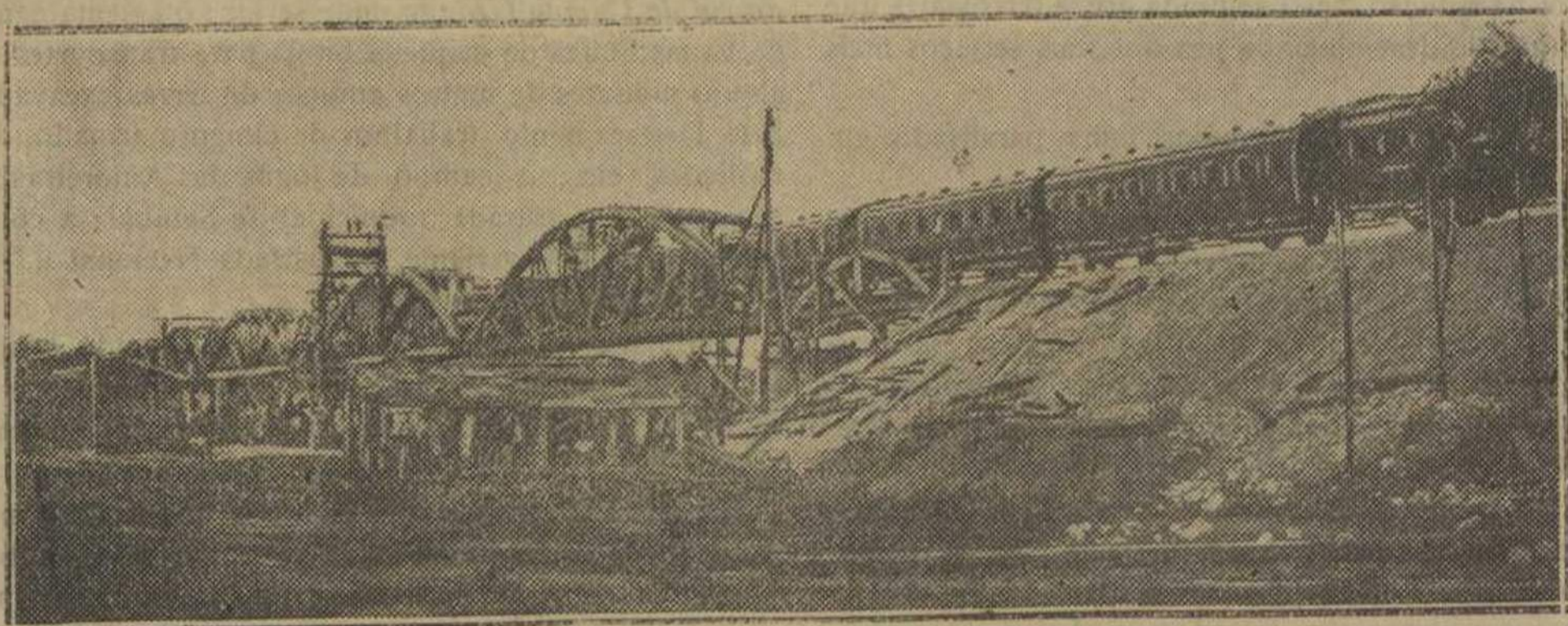


Engenheiro JESUS PIRES

Fala o Ilustre engenheiro e Administrador dos Caminhos de Ferro do Estado, sr. Pinto Teixeira

— Tive sempre uma adoração pela imprensa e em especial pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro» unica revista da especialidade no nosso país.

Os srs. devem estar satisfeitos por termos mais



A passagem do 302 sobre a ponte

rio de Noticias, Mundo; Epoca, muitos convidados e bastantes passageiros.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso redactor Carlos d'Ornellas.

Chegou o vapor ao Barreiro às 11 horas. No caes aguardava a chegada dos convidados a banda de musica «Francezes» e bastante povo.

Todos os convidados se dirigiram para a «gare»,

uma obra interessante.

O dia d'hoje é para mim muito grande.

Quando vejo o meu pessoal contente é para mim uma alegria e sinto-me bem disposto.

«Estamos a pôr a casa em ordem e temos de futuro muita coisa a fazer nas linhas do Estado.

Este povo é merecedor porque é amigo de trabalhar e eu, por aqueles que trabalham tenho sem-

pre grande admiração. Tenho, ainda este ano, juntamente com os meus amigos os engenheiros Plínio e Silva e Jesus Pires, alguns melhoramentos a fazer nas linhas do Estado como sejam desenvolver a rede ferroviária do sul e sueste e em breve deve fazer-se as ligações de Extremoz-Sourel, Evora-Reguengos e Ermida a S. Bartolomeu. Claro que não pôde ser a correr como muita gente quiere, mas, vai a pouco e pouco.

O capital é muito pouco. Demais, como o meu amigo sabe, luctamos com falta de verba para podermos fazer alguma coisa. Tinha-mos dividas grandes a pagar e felizmente temos pago a maior parte, faltando agora outras mais pequenas, que, tenho a certeza, as pagarei até ao ano que vem.

Não desconhece, decerto, o *deficit* que tinha os Caminhos de Ferro do Estado que era de 50.000.000\$00 e que agora não chega a 100.000.000\$00.

Pois no proximo ano deve ficar posto de parte o *deficit* e então vamos arranjar para podermos fazer alguns melhoramentos importantes e certamente melhorar os vencimentos ao pessoal.

«Muita gente julga que eu tenho ali o dinheiro armazenado, e que devo pagar todas as contas que apresentam nos Caminhos de Ferro do Estado. Não. Não pode ser assim.

Ainda ha dias me procuraram uns fornecedores e me perguntaram quando é que eu auctorisava o pagamento de uns géneros que foram requisitados pelo armazem de viveres, com o qual eu nada tenho, e por mais que eu lhe dissesse que não tinha nada com os pagamentos não me deixaram a porta e até me incomodaram varias vezes pelo telefone.

Por último, vendo que de mim nada conseguiriam chegaram ao ponto de me insultarem, vendo-me eu na necessidade de chamar uma autoridade que immediatamente os fez dispersar, seguindo eu o meu caminho.

ouvindo-se no trajecto um variado reportorio, pela banda «Barreirense que tinha tomado logar numa carruagem de 2.^a classe, passando nas estações do Barreiro, Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Pinhal Novo, Palmela, Setubal, Algeus, Aguas de Moura e Pinheiro.

Os convidados tomaram uma carruagem de 1.^a e na mesma num compartimento alguns camaradas nossos que contam variadissimas anedoctas.

Um camarada contou até que Manuel das Neves fazendo uma peça em 3 actos, ao rever a mesma, cortou, cortou e tanto cortou que resultou fazer da mesma uma cançoneta.

A todas as estações acorriam numerosas pessoas para assistirem à passagem do combóio que chegou à estação de Alcacer do Sal à uma hora e meia da tarde.

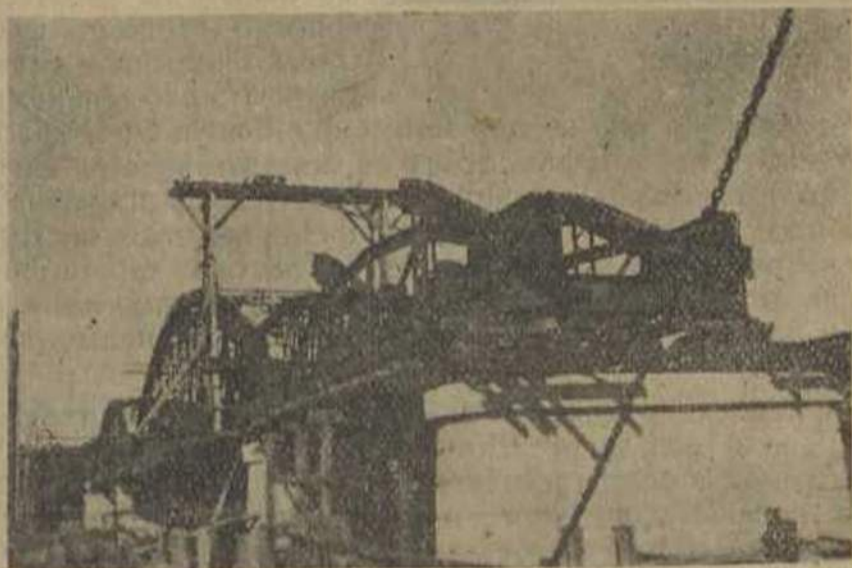
A' chegada do combóio, que foi recebido pelo povo no meio do maior entusiasmo, foram queimados milhares de foguetes e morteiros



A ponte em 17-8-924

Era uma hora e meia quando chegámos à estação de Alcacer do Sal, vendo-se na «gare» que está caprichosamente ornamentada com colchas, plantas, bandeiras e flôres, a brigada de bombeiros voluntarios Alcaçarenses, que fazia a guarda de honra; as bandas de musica «Pro, resso Mattos Galamba» e «Amizade Visconde de Alcacer». Alguns contingentes de cavalaria e infantaria da guarda republicana.

Aguardavam na estação a chegada do sr. Ministro do Comércio, o Delegado do Governo em Alcacer, sr. José Pereira Machado, Representantes da Camara Municipal com os presidentes do Senado, sr. João dos Reis e da Comissão executiva sr. Godinho Jacob; vereadores, srs. Henrique de Sacadura Cabral



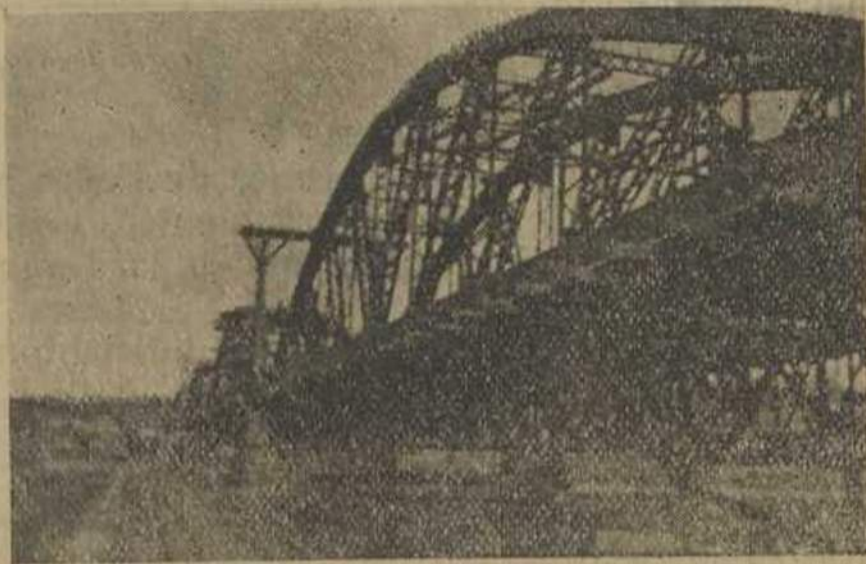
A ponte em 13-12-924

«E' necessário ver que os géneros são requisitados para a cantina pelo armazem de viveres e é ella quem os deve pagar.

«Como querem que eu possa atender coisas que me não pertencem. Não pôde ser. Nós cá adotamos o systema da tropa que é seguir pelas vias competentes, e é assim que se trabalha e que o trabalho pode servir-nos de proveito.

A partida do novo combóio o 302

Às 11 e oito minutos o 302 pôs-se em andamento



A ponte em 12-1-925

e Manuel Lourenço Carqueigeiro; Dr. José da Cunha Motta, juiz de Direito; José Correia Carneiro, conservador da Comarca; sub-delegado, sr. Joaquim Correia Junior, medico; Dr. Augusto Martins Gonçalves, J. P. Branco que representava o interessante semanario «Fôlha do Sado», M. Portugal Branco, António Joaquim Branco, etc.

O primeiro combóio passa sobre a nova ponte

Entre vivas, palmas, foguetes, morteiros e musica, atravessa o 302 a ponte. No areal veem-se mi-

lhares de pessoas que assistem à passagem lenta do comboio, sobre a nova ponte.

E' indiscritível o contentamento do povo que vendo passar o comboio tem gritos de entusiasmo, ao mesmo tempo que não cessam de estalar no ar os foguetes e morteiros.

Pela mesma ocasião foi distribuido o pequeno semanário «Fôlha do Sado» que dedicava o seguinte artigo de fundo à inauguração da Ponte:

Inauguração da Ponte e Estação de Caminho de Ferro

«Alcacer deve vestir amanhã as suas melhores galas para festejar um acontecimento que representa não só uma importante melhoria para a nossa região—pela facilidade de transportes que nos vem trazer como um extraordinário passo no progressivo aperfeiçoamento da rede ferroviária do Paiz.

«Compenetrada da importancia do melhoramento que amanhã oficialmente se inaugura, Alcacer apressou-se a manifestar perante as estancias superiores o seu desejo de dar ao acontecimento toda a solenidade e todo o caracter festivo que lhe cabe.

«E é assim que vamos ter a honra de contar como hospedes desta vila, amanhã, Suas Ex.^{as} os srs. Ministros do Comércio e da Agricultura, pessoal superior dos Caminhos de Ferro, Engenheiros, Deputados, Camoras de Setubal e de Grandola, imprensa de Lisboa e varios convidados.

«Aos srs. Ministros, e a todos os visitantes que nos honram com a sua presença, a «FOLHA DO SADO», em nome do Povo de Alcacer do Sal, apresenta os seus mais sinceros cumprimentos».

Organisação do cortejo e sessão solene

Depois do comboio regressar da ponte organisou-se então o cortejo de carros e automóveis até à vila.

Num auto iam o Sr. Ministro do Comércio e o coronel sr. Ramos da Costa, escoltando o veículo uma força da Guarda Nacional Republicana, comandada por um sargento.

O aspêto da vila era interessantíssimo pois as janelas quasi na totalidade estavam embandeiradas e com belas colchas.

Os Paços do Concelho na Praça de Pedro Nunes, encontravam-se lindamente ornamentados e bem decorada, e repleto de senhoras que aguardavam a chegada dos convidados.

A seguir na vasta sala do Tribunal judicial tomaram todos lugar,

Abre a sessão o sr. João dos Reis presidente da Camara:

«Principia por agradecer a comparencia do sr. Ministro do Comércio, do director e sub-director dos caminhos de ferro do Estado e de todos os demais assistentes. Enalteceu os grandes esforços empregados pelos srs. Plinio da Silva e Pinto Teixeira para que a ponte se fizesse. Afirmou que Alcacer tem todas as condições de vida para ser uma terra prospera, desde que lhe garantam os meios de comunicação.

Alcacer tem sido muito mal servida de comboios, tendo sido esse facto a causa de uma tremenda dificuldade no seu comércio. Mercê do ilustre director dos Caminhos de Ferro do Estado sr. Plinio e Silva, esse desejo dos alcerenses—a construção da ponte—já está satisfeito. O orador fez salientar a alta importancia que tsm a forma como se passa agora a fazer o percurso entre Lisboa-Algarve, por Alcacer, renovando os seus agradecimentos pelo beneficio que representava a maior aspiração das gentes de Alcacer.

As ultimas palavras do sr. João dos Reis foram sublinhadas por uma calorosa salva de palmas, findas as quais foi entregue ao sr. Ministro do Comércio uma representação em que se agra-

dece o melhoramento conseguido e se formulam pedidos de outros de que a rica e trabalhadora região carece.

«O sr. João Reis convidou o sr. Ministro do Comércio para presidir á sessão, servindo de secretarios aquele senhor e engenheiro Sr. Pinto Teixeira. Falou em seguida o engenheiro Sr. Soares Branco, mostrando-se satisfeito por ter visto que as reclamações de Alcacer haviam sido finalmente atendidas. Alcacer do Sal deixa de ser um sertão, pois que, tendo apenas 52 quilómetros ds estrada e sem nenhuns meios de comunicação, se encontrava por assim dizer, afastada do país.

Entendia que Alcacer do Sal deve ser ligada com Casa Branca, principalmente por causa das minas de Santa Suzana, tornando-se tambem necessário ligá-la com Vendas Novas, para que assim fiquem ligados os Caminhos de Ferro do Norte e do Sul. Mostrou a necessidade da criação de um apeadeiro em Vale do Pingo, devido à grande quantidade de cortiças e madeiras que seguem para os seus destinos pela via fluvial. Referiu-se ainda ao desassoramento do rio Sado e ocupando-se das estradas, chamou para o assunto a atenção do Sr. ministro a quem pediu para que as reparações se façam com urgencia. Alvitrou a ligação de uma estrada de Alcacer com Evora e a reparação da ponte da estrada que faz ligação com Grandola. O orador terminou dizendo que Alcacer quer trabalhar, quer viver e conta com todos. Usou depois da palavra o sr. Ernesto Reis, em nome do Sindicato Agrícola pedindo o desassoramento de vários pontos do Sado. Alargou-se, depois, em várias considerações sobre as necessidades de Alcacer do Sal, tocando nos principais pontos a que se referia o documento apresentado ao sr. ministro do Comercio, e da necessidade do escoamento das aguas das minas.

O sr. ministro do Comercio, falando em seguida, disse que se encontrava penhoradissimo com a recepção que Alcacer do Sal

lhe prodigalizou e que o dia de ontem não era facil de esquecer. Afirmou que ponte era uma obra notavel da engenharia portuguesa, para a qual tem palavras altamente elogiosas. Foi professor de engenharia e conhece bem a competencia de muitos engenheiros portugueses.

Referiu-se com palavras de saudade a um grande engenheiro — dr. Silva Marques — que morreu, e aos que se tem esforçado pelo desenvolvimento dos serviços nos caminhos de Ferro do Estado. Lutou-se com muitas dificuldades sugeridas durante e depois da guerra. Sobre as reclamações que lhe foram apresentadas, prometeu atendelas dentro do possivel, e sobre o problema das estradas disse que a situação financeira não tem permiti-

do fazer mais do que se tem feito e que dentro em breve esse assunto estará normalizado. Sobre os desassoramentos afirmou que o governo dispõe actualmente dum trem de dragagem que se encontra no Algarve, donde certamente não mais sairá, porque ha ali muito que fazer. Contudo, em breve se espera um outro trem, prometendo desde já que será empregado nas dragagens do Sado, terminando por agradecer o acolhimento que lhe dispensaram.

Falou ainda o engenheiro sr. Pinto Teixeira, que agradece os elogios que a ele, ao sr. Plinio Silva, bem como aos restantes engenheiros seus cooperadores, foram dirigidos, fazendo, depois, algumas considerações sobre o pedida de varias outras linhas, formulado nas representações a que acima nos referimos e, por fim, eram cerca de 16 horas, encerrou-se a sessão.

Na sala das sessões da Camara Municipal, que fica proxima, realisou-se, depois, o almoço oferecido pela vereação aos srs. convidados e que foi de cerca de 100 talheres. Um quarteto e a banda dos Francezes, tocaram durante a refeição.

Ao Champagne, brindaram os srs. presidente da Camara, João Reis, ministro do Comercio, Plinio Silva que traçando os sacrificios que se passaram para a realização da ponte fez um elogio ao pessoal alemão que bastante trabalhou elogiando o engenheiro alemão sr. Robert Untuch e o inspector do Sul e Sueste, sr. Alexandre Correia Matias.

Depois do almoço realizou-se a corrida de touros, na praça da vila, que tinha uma bela enchente. O ministro, Camara, engenheiros, autoridades locais e Imprensa, tinham ali logares reservados.

A corrida não desagradou, merecendo aplausos, da gente de pé, Luciano Moreira, e dos cavaleiros, Rufino da Costa e Branco



Estação do Caminho de ferro de Alcacer

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Roteiro Comércio-Industria.—Editado por A. G. Roque e Santos tendo como director o conhecido e distinto jornalista A. Stubbs de Lacerda, sahio o 1.º numero desta interessante publicação referente ao ano de 1925.

Esta interessante Revista Artistica e Anunciadora publicará brevemente o «Volume do Porto» e em 1926 os de Lisboa, Porto e Provincias.

Congrés des Chemins de Fer.—(Bulletin de L'Association International du) vol. VII n.º 5 de Abril.

Gaceta de los Caminos de Hierro.—(Revista Tecnica y Profesional) n.º 3.440 de 10 de Maio).

L'Energia Elettrica.—Fasciculo V., Volume II de Maio.

«Radio».—Revista de telegrafia sem fios N.º 27, 28 e 29 de 16, 23 e 30 de Maio

Railway Gazette.—N.ºs 19, 20, 21 e 22 de Maio.

Brazil-Ferro-Carril.—(Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças). N.ºs 394, 395 396 e 397, de 16, 23 e 30 de Abril e 30 de Maio.

Banca Ferro-Carriles, Industria y Seguros.—N.º 10 de 25 de Maio.

«Información» Revista Quinzenal Orgão Oficial da Camara do Comercio de Bilbao. N.º 276 de 14 de Maio.

Indemnizações pagas pelos caminhos de ferro franceses em 1923

As indemnizações pagas pelos caminhos de ferro francezes no ano de 1923 por faltas e avarias, elevam-se, segundo os dados officiais publicados, às quantias seguintes, números redondos:

Norte.	10.822.000 francos
P. L. M.	30.200.000 "
Orleans	13.244.000 "
Estado.	14.125.000 "
E'ste.	12.774.000 "
Midi.	6.136.000 "
Alsacia e Lorena	2.308.000 "

Nuncio. Quando este cavaleiro, no ultimo touro, metia um par de bandarilhas, destribou-se e caiu da montada, sem consequencias, felizmente.

Terminando o torneio tauromaquico ás 8 horas e meia organizou-se o comboio de regresso a Lisboa, onde os convidados desembarcaram á meia noite.

O «Diario do Governo de 8 d'este mês publicou uma portaria do Ministério do Comércio louvando os engenheiros srs. Francisco Pinto Teixeira, Administrador Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, e Plinio Silva, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, pela competência e dedicacão que manifestaram no estabelecimento do serviço de combóios rápidos entre Lisboa e o sul do país, com o aproveitamento da ponte de Alcacer do Sal. Tambem a mesma portaria lorna extensivo esse louvor a todo o pessoal ferroviário que para isso concorreram com a sua boa vontade e aturado trabalho inteligente.

As receitas dos caminhos de ferro espanhois no primeiro trimestre do ano corrente

Pelos dados publicados pelas principais companhias espanholas, verifica-se que no primeiro trimestre d'este ano as receitas têm aumentado por uma forma animadora.

As receitas de exploração da Companhia do Norte que explora 3.681 quilómetros, atingiram a cifra de pts. 78.093.592, apresentando um aumento de 2.921.055 sobre as de igual período do ano passado, o que representa uns 3,90 por cento mais. Com excepção das linhas de Avilés, Ciaño a Soto de Rey e Lerida-Tarragona, em que se regista uma pequena baixa de receitas, em todas as demais se nota um aumento apreciável.

A Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante (3.663 kms.) apresenta no mesmo período uma receita de pts. 70.083.427, mais 2.208.968 que no primeiro semestre de 1924, o que equívale a 3,25 por cento mais. O principal aumento foi no tráfego de p. v. que contribuiu com 947.506 pts; tendo o de passageiros tambem o importante aumento, de 812.706, e o de mercadorias em g. v., de 448.757 pts.

Na rede dos Andaluzes (1.305kms,) as receitas elevaram-se a pts. 14.032.421; mais 292.122 de que no primeiro trimestre de 1924, o que representa um aumento de 2,08 %. Nas linhas de M. C. P. e Oeste de Espanha (777 quilómetros) pode dizer-se que a situação é análoga à de 1924, pois na receita de pts. 4.820.961, houve apenas um aumento de 15.896 pts. que representa 0,33 %.

Na linha de Caceres nota-se uma pequena baixa em passageiros, e algum aumento nos transportes de g. v. e p. v., e na linha de Oeste, houve aumento nos transportes de g. v. e uma pequena diminuição em passageiros e p. v.

No Sul de Espanha (311 quilómetros) cuja exploração está a cargo da Companhia dos Andaluzes, as receitas foram de 2.358.865 pts. tendo havido o importante aumento de 243.711 pts. ou seja 11,50 %.

A Companhia de Lorca a Baza e a Aguilas (168 quilómetros), regista até 4 de Abril uma receita de pts. 1.527.859, ou seja mais 181.968 que em igual período do ano anterior, o que representa um aumento de 13,50 por cento.

Tudo indica que esta melhoría de situação das linhas espanholas se accentue ainda mais nos restantes meses do ano em que o tráfego é mais intenso, e oxalá que assim suceda porque é necessário fazer face ao aumento de despesas de exploração que resultam do facto do Estado ter reduzido muito os adeantamentos.

CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUSA

Afim de assistir ao X.º Congresso dos Caminhos de Ferro em Londres parte depois de amanhã para Londres o nosso Director Conselheiro Fernando de Souza.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 899)

Ora, pelo contrario, de cada vez que um novo diploma tem vindo *actualisar* (embora sempre insufficientemente) as tarifas para as aproximar da valorisação determinada imperativamente pela depreciação da moeda, o Governo se tem julgado auctorisado a dispôr arbitrariamente das novas receitas assim creadas.

É um abuso, contra o qual a Companhia se não cançará de protestar, porque não é licito ao Governo dispôr do que lhe não pertence.

Nem se diga que, dependendo a cobrança das sobretaxas da auctorisação do Governo, é consequencia poder ele determinar-lhes a applicação.

Não é assim.

A Companhia gosa, pelo artigo 38 § 3.º do seu contracto, do direito de aplicar nas suas linhas, como maximos, *os preços das tarifas francezas que n'esse tempo estiverem em vigor para os Caminhos de Ferro Francezes*.

Se a Companhia usasse d'este direito, que precisamente lhe é garantido para o caso de falta d'acordo com o Governo, poderia, independentemente de qualquer Decreto ou auctorisação, elevar as suas tarifas bastante mais do que as sobretaxas que tem sido successivamente auctorisadas.

Ora, assim como, applicadas aquellas tarifas, o seu producto pertenceria integralmente á Companhia, cabendo exclusivamente á sua Administração a livre disposição respectiva, assim não pode deixar de pertencer á mesma Administração, o dispôr das receitas das sobretaxas, sem restricções ou ingerencia alheia que o contracto repele.

N'estes termos a Companhia espera seja reconhecido:

1.º — Que, em virtude do disposto no artigo 33 do seu contracto com o Estado e do actual imposto de transito assumir já o maximo de 5 %, não está a Companhia sujeita ao imposto sobre o valor das transacções.

2.º — Que, deve ser excluida de qualquer contribuição para fundo d'assistencia — a não ser que lhe seja permitido cobrar a respectiva receita em adicionamento á recente sobretaxa e applicar o producto á assistencia do seu proprio pessoal.

Lavrando, embora com o maior respeito, o seu protesto e quanto as presentes reclamações não forem atendidas, a Companhia espera e pede a V. Ex.ª em novo Decreto, modificativo do primeiro, se faça justiça ás suas pretensões.

Saude e Fraternidade

Lisboa, 13 de Maio de 1924

Ill.º e Ex.º Sr. Ministro do Comercio e Comunicações

Pelo Conselho d'Administração

O Administrador Delegado

(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna

Tendo depois o Governo feito saber em 18 de Junho p. p. por intermedio da Fiscalisação de Caminhos de Ferro, que as reclamações da nossa Companhia não podiam ser atendidas; alegando tambem, que as empresas particulares não estavam nas mesmas condições dos Caminhos de Ferro do Estado, requeremos, de conformidade, com o que está previsto na artigo 67 do Contracto de Concessão, a constituição do Tribunal Arbitral, dirigindo ao Ex.º Sr. Director Geral da Fiscalisação de Caminhos de Ferro os seguintes officios:


Em 4 de Agosto de 1924

Ex.º Sr. Director Geral da Fiscalisação de Caminhos de ferro:

O Conselho de Administração d'esta Companhia tendo previamente consultado os principaes e mais auctorisados jurisperitos de Portugal e da França, resolveu na sua sessão de 30 de Julho findo, em resposta ao officio de V. Ex.ª n.º 307 datado de 18 de Junho passado, — no qual V. Ex.ª informou que o Governo não podia dispensar esta Companhia do pagamento do imposto sobre transacções, nem tampouco, da percentagem destinada ao Fundo de Assistencia aos tuberculosos ferro-viários — participar a V. Ex.ª que, constituindo aquelles novos impostos uma flagrantee violenta infracção aos compromissos e obrigações que estão claramente estabelecidos no contracto de concessão que foi celebrado com o Estado em 3 de Agosto de 1878, fará uso dos direitos que lhe estão assegurados no artigo 67 do mesmo contracto; requerendo, desde já, por intermedio d'essa Direcção, que aquellas questões, bem como as outras que já anteriormente mereceram o seu mais vehemente protesto, e sejam submetidas — sem demora — á apreciação e resolução d'um Tribunal Arbitral, de conformidade com as disposições do citado artigo 67; visto as suas justificadas reclamações não terem sido, até hoje, devidamente escutadas e atendidas

Por ultimo, permita V. Ex.ª, tambem, que o Conselho d'Administração de que sou Delegado declare, mais uma vez, que a situação d'esta Companhia é incomparavelmente muito peor do que a dos Caminhos de ferro do Estado, em virtude dos rendimentos d'esses Caminhos de ferro serem — quer em relação ao kilometro-via explorado, quer relativamente ao kilometro-trem, d'uma grande e manifesta superioridade.

Conti-ua

 Seguro de passageiros para o caso de accidentes em viagem, em França

O Turing-Club de França estabeleceu um seguro por meio de apólice para os seus associados, mediante um prémio de 2,50 francos, para o caso de serem vítimas de accidentes em viagem. Em caso de falecimento do directo segurado, os seus herdeiros terão direito a receber o capital de 25.000 francos. Em caso de mutilação o capital a perceber pelo segurado varia entre 12.500 a 50.000 francos segundo a gravidade do accidente.

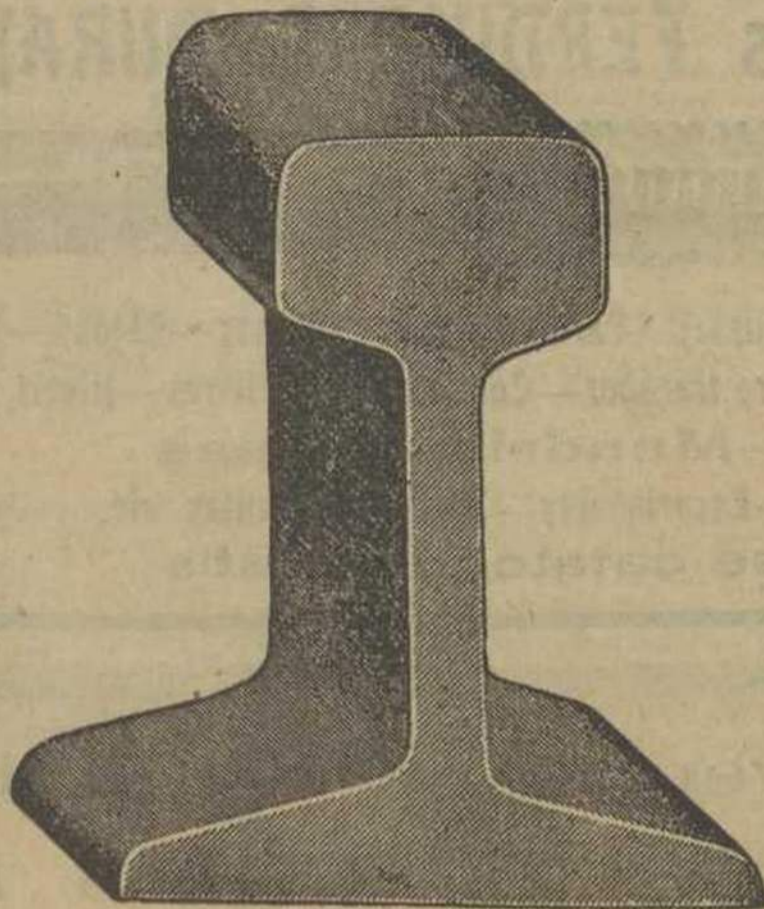
CARLOS BUSSE

LISBOA

AVENIDA DA LIBERDADE, 14

TELEFONE 5051 NORTE

END. TELEGR.: «CARRIS»



Casas representadas:

FERROVIAS Y SIDERURGIA S. A.

Madrid-Bilbao

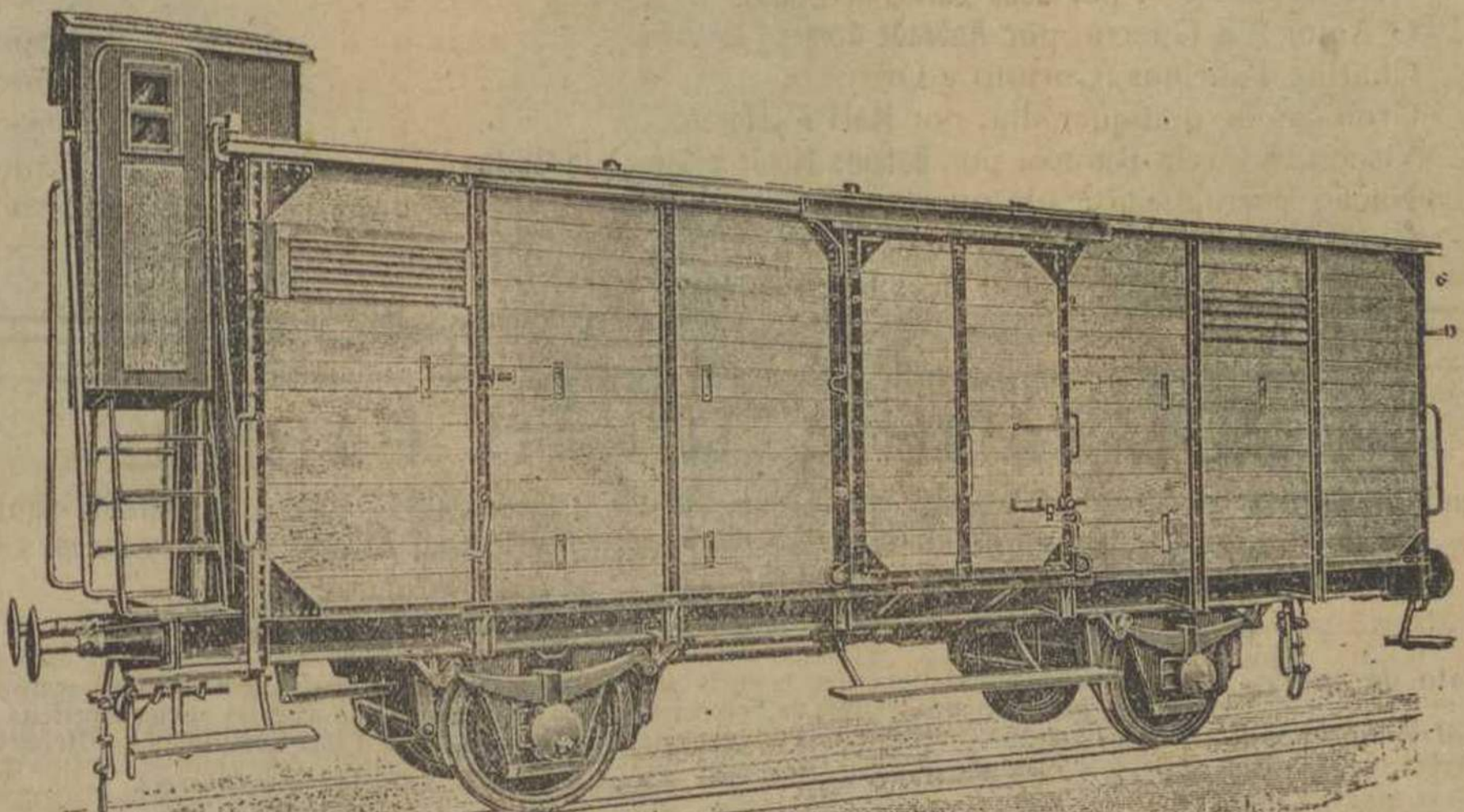
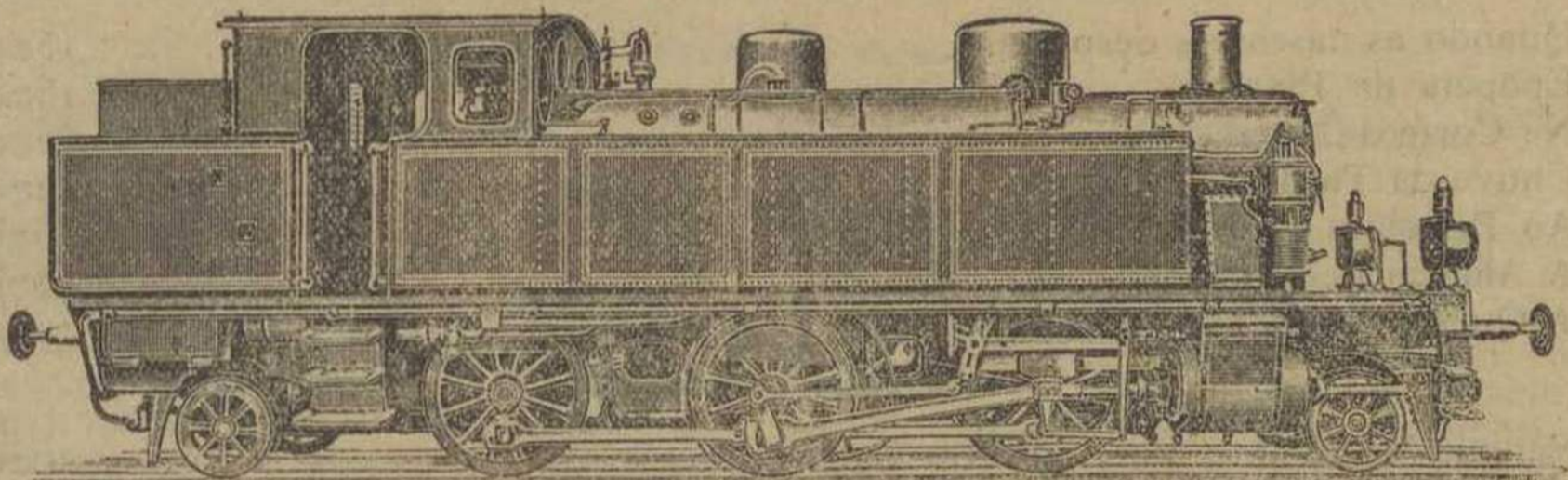
ARN. JUNG LOKOMOT.VFABRIK

Jungenthal (Alemanha)

CHRISTOPH & UNMACK A.-G.,

WAGGONBAU

Niesky O/L (Alemanha)



MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20

PARIS

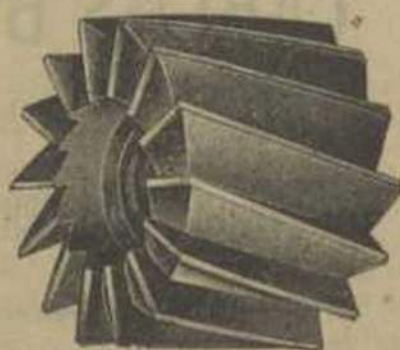


Calibres de correição (pieds a coulisse)—Parafusos micrométricos—Régoas—Esquadros
—Graminhos—Planos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, etc.

Machos—Mandris—Fresas

Brocas helicoidais—Escariadores—Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis



Livros á venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15000
Epopéia da Planície	15000
Na Corte da Saudade	12000
Chuva da Tarde	12000
Ao Principio era o Verbo	50000
A Aliança Peninsular	40000
A Questão Iberica	10000

Sangue Mocidade-Amor, por Felix Correia	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12050
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos	15000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6000
Nação Portuguesa (cada numero)	5000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1050

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depositos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem,
Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos**Adubos compostos****Massa de purgueira**

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico
soluvel em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza
garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moído na moagem antiga e perfeita
Enxofre americano instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio - Sulfato de potassio e Kainite**Bagacões oleaginosos para alimentação de gado**

Tourteaux e em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257