

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 39.º ANNO

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

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

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 936

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de Dezembro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao público — Despacho Central — «Lisboa-Avenidas Novas» — Sito na Avenida Casal Ribeiro, 65.
— Tarifa Internacional N.º 101 de grande velocidade.

SUMÁRIO

A revisão da plano ferroviário, por J. Fernando de Sousa	Pag. 361
O congresso dos transportos da «Mitteleuropa».	» 362
Moniteur des Intérêts Materiels	» 362
Coronel Roma Machado	» 362
Linhas Portuguesas	» 363
Ecos e Comentários	» 364
Os sinais ferroviários.	» 366

Os caminhos de ferro da Rússia em 1924-1925	» 368
III Congresso da Electricidade	» 369
M. Mange, antigo director da Companhia de Orleans, reformou-se	» 370
O adoro anglo-italiano sobre os caminhos de ferro da Abissínia	» 370
Inauguração das viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha	» 370
Carteira dos Accionistas	» 371
Antonio Pedro Monteiro	» 371
Boletim da Agencia das Colónias	» 371
Linhas Estrangeiras	» 372
A electrificação das linhas francesas	» 373
Arrendamento das linhas do Estado	» 373
Assignantes	» 373
Viagens e Transportes	» 374
Parte Oficial	» 375

A revisão do plano ferroviário

por J. Fernando de Sousa

BASTOU que algumas providencias se tomassem sobre construção de caminhos de ferro para surgirem de todos os lados de norte a sul do paiz pretenções encontradas numa febre de representações em contracto com a pascividade com que durante largos anos se aceitou a paralisação do desenvolvimento da nossa rede ferroviaria.

Veiu a lume o decreto de 22 de outubro ultimo que mandou construir a linha de Rio Maior e o ramal de Peniche. Ao mesmo tempo providenciava-se sobre a construção de algumas linhas da rede secundaria do Minho por fórmula que esta constituísse uma unidade de exploração. Concedeu-se o prolongamento do ramal de Aveiro a Mira e Cantanhede.

Surgiram logo os pedidos para a construção de todas as linhas d'esse grupo, da de Vizeu a Foz-Tua; de Leiria a Chão de Maçãs, de Leiria por Pombal á Beira Baixa; do Entroncamento por Torres Novas e Minde a Porto de Mós; do desvio do ramal de Peniche pela Lourinhã; da linha de Casa Branca a Alcacer; das diversas linhas por concluir ou apenas classificadas ou alvitradadas na vasta região ao Sul do Tejo; de desvios e ramaes no Algarve.

Nem com 300:000 contos se poderiam atender todos os pedidos e reclamações que vão surgindo.

Que mostra essa febre de reclamações?

Em primeiro logar manifesta a notoria insuficiencia da nossa rede de caminhos de ferro, imperfeitamente delineada nas suas malhas demasiado largas. O deplorável estado das estradas torna ainda mais sensivel essa deficiencia. E quando outro fosse, não deixava de ser necessaria a construção de mais de 1.000 quilometros de linhas ferreas que perfizessem com as existentes a rede principal da circulação completada pela das estradas.

Em segundo logar se evidencia a necessidade de uma providencia de conjunto que trace um plano geral de accão em matéria ferroviaria, accão metódica, ordenada e fecunda, acomodada aos recursos possíveis. Precisamos de assentar as bases de uma política ferroviaria judiciosa, bem orientada e perseverante na uniformidade de orientação.

E' o Estado quem constroe? Recorre de preferencia ao auxilio d'empresas concessionarias? Como se deve completar o plano da rede? Como se divide esta em grupos regionaes com unidade d'exploração? Com que recursos se pôde contar e como angaria-los e administrá-los? Que auxílios se devem oferecer ás empresas concessionarias? A que regras devem ser sujeitas as concessões?

Como se resolvem diversos problemas especiais que estão pendentes, integrando a solução num plano metódico de conjunto?

Formidável serie de interrogações para as quaes não ha hoje resposta, que devia haver, pronta e segura.

Urge pois assentar nas bases da acção futura de modo que se deixe de caminhar á tōa segundo as impressões e impulsos de ocasião.

Não são tanto os recursos que faltam como o criterio que preside á sua utilização.

Importa pois afirmar um pensamento do governo e traçar um plano de acção em diploma que seja por assim dizer o código das concessões de caminho de ferro.

Impõe-se a revisão do plano geral da nova rede ferroviaria.

Eloisio de Brito, a quem ponderei em 898 a necessidade de adoptar essa providencia, encarregou tres comissões tecnicas do delineamento do plano complementar, dividindo o país em tres grandes zonas: ao Norte do Mondego, ao Sul do Tejo, entre Mondego e Tejo. Trabalharam as comissões e submeteram a inquerito administrativo os respectivos planos, retorcendo-os em seguida. Foram ouvidas o conselho superior da obras publicas e a comissão superior de guerra.

Publicaram-se afinal os decretos de 15 de fevereiro de 1900, de 27 de novembro de 1902, de 19 de agosto de 1907 que aprovaram os planos das regiões do Norte, do Sul de Centro, deixando por classificar algumas das linhas propostas pelas comissões.

Vieram a lume posteriormente decretos fragmentares acrescentando novas linhas ao planos decretados.

Assim em 1903 foi classificada a linha de via estreita de Estremoz a Portalegre e Castelo de

O Congresso dos transportes da «Mettileuropa»

Convocada para deliberar sobre a questão dos transportes nos países da Europa central, reuniu-se nos dias 2 e 3 de Outubro, em Viena, uma assembleia em que tomaram parte numerosos representantes dos meios económicos austríacos, húngaros, tchecoslovacos, etc.

Atriu a sessão M. Reich, presidente do Banco Nacional da Áustria; em seguida o antigo chanceler, Mr. Seipel pronunciou um discurso sobre a ideia da «Mettileuropa», que corresponde, segundo disse, a uma formação natural e engloba também a Itália e a Polónia.

A assembleia encerrou os trabalhos, tendo tomado as seguintes resoluções:

A aproximação económica dos Estados da Europa média será favorecida consideravelmente por uma colaboração racional no terreno da política dos transportes; no que respeita o tráfego ferroviário, seria para desejar que se procedesse a uma simplificação das tarifas internas para se chegar a estabelecer um regime tarifário internacional.

Vários membros da conferência propuseram que a assembleia exprimisse o desejo da internacionalização de certas grandes linhas ferreas da Europa Central, dotando-as de material de exploração uniforme, mas os delegados tchecoslovacos e Yugoslavos opuseram-se a esta proposta.

Vide e a do vale do Socraie, sendo a primeira passada mais tarde para o tipo de via larga.

Classificaram-se ainda os 3 ramais de Aldeagalega a Montemor a linha de Guia a Sobrado de Paiva e ramal de Crestuma a S. Jorge. Em 1912 foi classificada a linha de Tomar á Nazareth e ramal de Leiria.

Mais recentemente classificaram a linha de Beja ás Ermidas e o ramal de Ioulé, as linhas de Povoa a Esposende, Barcelos e Braga. Autorizou-se por lei a concessão de uma linha de Peniche a Vila Franca, etc.

Em quanto se faziam estas, classificações fragmentares, ocorriam faltas económicas de grande monta que tinham profunda influencia na vida económica de diversas regiões. Citarei por exemplo a importancia reconhecida de varios jazigos de carvão, como as do Lene a Santa Suzana.

Tudo aconselha pois uma revisão geral dos planos decretados cuidadosamente feitos por uma comissão técnica em que tenham representação os serviços de estradas e os organismos encarregados do estudo dos novos caminhos de ferro sob o ponto de vista militar.

O plano por ela delineado deve ser submetido a inquerito e em seguida apreciado pelas corporações consultivas competentes. O plano que o governo decretar terá pois uma base seria de estudo ponderado.

Exactamente neste momento em que surgem de todos os lados pretenções encontradas impõe-se a revisão metódica do plano da viação acelerada, de modo que os recursos até que se possa dispor tenham a mais conveniente aplicação.

Moniteur des Intérêts Matériels

Completo em 30 do mês passado o 75.º aniversário esta interessante revista de assuntos financeiros e económicos que se publica em Bruxelas.

O *Moniteur des Intérêts Matériels* fundado em 30 de Novembro de 1851 por Auguste Lamorel de Laveley e actualmente dirigida por Georges e Augusto de Laveley e Léon Fontaine, tem através dos seus setenta e cinco anos de existência desempenhado um importante papel, tendo prestado ao seu país relevantes serviços.

As salas do *Moniteur* estiveram no dia 30 revestidas de gala onde os seus ilustres colaboradores celebraram o seu jubileu.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que ha longos anos mantem com o *Moniteur* as melhores relações de amistosa camaradagem, aqui deixa expressa a sua satisfação pelo dia de ontem, desejando que se repita por largos anos ainda.



Coronel Roma Machado

Em serviço do Estado partiu para Inglaterra o nosso preso colaborador e amigo Engenheiro Carlos Roma Machado de Faria e Maia, ilustre coronel de Engenharia.

Linhos Portuguesas

Setil a Peniche. — Uma comissão constituída por delegados da Comissão Municipal do Cartaxo e representantes da agricultura, comércio e indústria daquela vila, representou ao Governo no sentido de se proceder á construção desta linha que liga directamente o Alemtejo com a zona que vai da margem direita do Tejo, atravessando Rio Maior e Caldas até á costa de Peniche.

Esta linha ha já bastantes anos estudada e aprovada, foi posta a concurso em 1920 mas não se chegou a realizar.

O Sr. Ministro do Comércio com quem a referida Comissão se avistou manifestou o maior interesse em satisfazer os seus desejos, prometendo estudar o assunto.

Carris de Ferro do Porto. — O *Diário do Governo* de 6 d'este mês, 2.ª série, publicou uma portaria autorizando a Companhia Carris de Ferro do Porto a assentar linha dupla ao longo da estrada nacional n.º 3, entre a estrada da circunvalação e a Avenida do Conde de S. Mamede, devendo a Companhia além de ficar sujeita a todos os encargos que lhe são impostos no alvará de licença relativo ao assentamento da linha no trôço compreendido entre a estrada da circunvalação e o rio Leça, fornecer à Divisão de Estradas do distrito do Porto os paralelipedos de granito azul que perfaçam uma superficie equivalente a metade da da entrada no trôço em que a Companhia se propõe assentar a linha dupla, os quais serão depositados ao longo das suas linhas ou nos seus *terminus*, segundo indicações da Divisão, no prazo de doze meses da data da concessão.

Oliveirinhos à foz do Inha. — O *Diário do Governo* de 3 d'este mês publicou na sua segunda série o alvará concedendo à Empresa Carbonifera do Douro a construção e exploração do prolongamento da linha férrea mineira de via reduzida, de Oliveirinhos á foz do rio Inha que lhe foi concedida por alvará de 3 de Dezembro de 1885 e já em exploração até Oliveirinhos.

Companhia Portuguesa. — Pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro foi aprovado um projecto-tipo de casa em quatro compartimentos para habitação de uma família que foi apresentado pela Direcção Geral da C. P..

Sul e Sueste. — O Governo autorizou a Direcção dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste a adquirir uma propriedade junta à estação de Tunes para ampliação desta estação e construção de casas para habitação do pessoal.

Ramal de Boliqueime a Almancil. — No *Diário do Governo* de 11 d'este mês vem inserta uma portaria mandando proceder ao inquérito administrativo sobre a utilidade publica da inclusão no plano de rede ferroviária ao Sul do Tejo de um desvio da actual linha do Sul, entre as estações de Boliqueime e Almancil, passando por Loulé.

Linha eléctrica de Viana do Castelo a Arcos de Val-de-Vez. — Ao que parece vão começar muito os trabalhos de construção desta linha já há tempos projectada e que fica pertencendo á rede do Minho e Douro.

Esta linha passará também por Ponte de Lima e Ponte da Barca, duas povoações muito adeantadas.

Dentro em breve deve chegar ao porto de Lisboa parte do material encomendado na Alemanha, como carris, agulhas, cruzamentos de via e vário material eléctrico. Também estão para chegar brevemente doze carruagens-motoras e vinte e quatro simples para passageiros.

Esta linha deve mais tarde ser prolongada até Ponte da Madalena, junto da fronteira, o que a tornará uma grande linha de penetração, evitando as relações comerciais com a cidade espanhola de Orense que ficará a duas horas de Viana do Castelo e a cinco do Porto.

Linhos de Tomar à Nazaré e de Rio Maior e ramal de Peniche. — Na reunião da assembleia geral da C. P. que teve lugar no dia 13 d'este mês foi aprovado o projecto de construção das linhas de Tomar à Nazaré e ramal de Leiria, bem como da sua exploração.

As conclusões da respectiva proposta que foi aprovada, são as seguintes:

1.º — O custo, por quilómetro, de construção da linha é fixado em 320.000 escudos, tomando, para valor do escudo o dado pelo câmbio sobre Londres à data desta proposta.

2.º — A C. P., para custear as despesas da construção, emitirá obrigações, cuja colocação será assegurada pelo Governo.

3.º — O Governo garantirá a amortização e juros destas obrigações, sendo reembolsado pelas receitas líquidas das linhas.

4.º — Para o cálculo da garantia dos juros considerar-se-ha como despesa de exploração por cada quilómetro-trem que se efectuar na linha, uma quantia igual ao custo medio do quilómetro-trem que no fim de cada exercício se apurar ter correspondido e exploração da rede geral da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

5.º — O prazo da concessão será o mesmo da concessão das linhas do Norte e Leste.

Foi também aprovada a proposta apresentada pela Comissão Executiva para a Companhia entrar em negociação com o Governo para o estabelecimento do contrato para a construção e exploração das linhas de Rio Maior e ramal de Peniche.

Linha de Rio Maior. — Uma comissão de delegados das freguesias A dos Francos, Landal, S. Gregório, Pambo, A dos Negros, Alguber, Figueiros, Sobreira, Palhoça e Barreiras avistou-se com o Sr. Ministro do Comércio a quem agradeceu a publicação do decreto relatório a esta linha, pedindo ao mesmo tempo que o respectivo traçado seja modificado no sentido de se aproximar quanto possível da sua região.

O Sr. Ministro do Comércio ficou de resolver depois de ter estudado bem o assunto.

Sul e Sueste. — Foi publicada uma portaria nomeando uma comissão presidida pelo engenheiro r. Francisco Luiz Pereira de Sousa, para proceder com urgência ao estudo das reparações necessárias na estação do Terreiro do Paço, e bem assim da fixação do local para a estação marítima definitiva a construir.

Caminho de Ferro de Amboim. — O *Diário do Governo* de 6 d'este mês publicou o Decreto n.º 12.760 pelo qual a Companhia dos Caminhos de Ferro de Amboim é autorizada a emitir obrigações até o montante de 250.000 libras, ou sua equivalência em escudos-ouro com base na sua concessão e valores, a fim de concluir a sua linha até á sede da circunscrição civil do Amboim (Gabela) e amortizar até 3/4 dos encargos contraídos até agora para apetrechamento do posto do Porto Amboim, construção e apetrechamento do caminho de ferro e melhoramento da povoação do mesmo nome.

Pelo mesmo decreto é concedida a garantia de juro de 7,5 % para um capital de 11 contos (ouro) por quilómetro explorado, garantia com reembolso de metade para o Estado logo que o rendimento líquido exceder 7,5 % do capital garantido até final da liquidação das quantias adeantadas e respectivo juro posterior de 7,5 por cento.

ECOS E COMENTARIOS

IN ILLO TEMPORE...

In illo tempore... Naquele tempo já remoto de 20 em que os comboios se alimentavam de lenha e eram quasi tão raros como uma posta de peixe cosido em bom estado nos restaurantes de Lisboa, representava um sacrifício tremendo uma viagem por caminho de ferro em Portugal.

Era uma tragedia em muitos mais actos do que, por exemplo, o Frei João Môcho de Nunes da Mata.

A decisão para o cometimento heroico, a colheita de informações relativas ao horário, a compra dos bilhetes e das senhas de lotação e marcação, o despacho das bagagens, a conquista da decima parte dum logar, os tormentos da viagem e da incerteza da chegada, tudo isso representava um sacrifício heroico.

Mas havia também seu quê de pitoresco nessas temerosas jornadas, sobretudo para as pessoas pouco irritaveis e, portanto, naturalmente dispostas a encarar com serenidade a anormalidade das circunstâncias de então.

Onde poderia encontrar-se um mais interessante mostruário de psicologia do que numa bicha da estação do Rocio?

Porque ali era forçoso que as criaturas se conservassem expostas ao exame dos psicólogos como se fossem pessoas que estivessem em pose perante uma objectiva de fotógrafo.

Que esplendida galeria de psicologias diversas, de estados d'alma variadíssimos, ali se expunham á nossa observação por vezes irreverente e impiedosa!

O novo rico, ainda mal descascado, que, todo anelado de cachuchos, antegosava o sucesso da sua chegada ao casalejo natal, onde o seu sobretudo cintado e as suas botas de polimento com canos amarelos lhe conquistariam o respeito, a reverencia da parentela de burel e tamaneiros.

A sopeira de luvas e chapéu, trespassando a condimentos, carregada de peles baratas, toda repenicada de falas, toda senhoril de atitudes, mordendo o beiço e tombando o sapato na copia dos figurinos da patroa, também no antegoso da raiva daquelas delambidas das do Moinho quando a vissem chegar naquele preparo e soubessem que ela recebia cartas endereçadas para a Exma Senhora Dona Maria da Conceição Pires.

O negociante que descera das montanhas da Beira ou Trazos-Montes ou subia das planuras do Alentejo para fazer a sua mercancia e que se preparava para regressar, satisfeito com o negocio e carregado com o capote e o alforge do farnel

E tantos, tantos outros tipos curiosos, que se alinhavam, durante horas e horas, na bicha das bilheteiras, largando chalaças pezadas ou fazendo comentários indignados áquela grandecíssima pouca vergonha, sobretudo quando chegados ao postigo da bilheteira, como quem chegassem á porta do Paraíso, lhes despediam lá dentro o aviso de estar esgotada a lotação.

Passada a primeira explosão de pretesto, toda aquela gente ia procurar os contratadões de bilhetes especie de comerciantes parasitários que então florescia—e que a troco da gratificação de alguns escudos la conseguiam satisfazer um ou outro passageiro.

Quando este recurso falhava, havia ainda o dos bilhetes de gare que facilitava a entrada no comboio sem bilhete de viagem. E, quando a Companhia suspendia a venda dos bilhetes de gare havia ainda o recurso supremo para Campolide onde os bilhetes se vendiam sem atender á lotação.

Tive uma vez que recorrer a Campolide uma viagem para a Beira.

Quando entrei na carruagem, do lado do corredor, reconheci a impossibilidade de aí caber mais alguém. No compartimento em frente, de 8 logares, iam 18 pessoas. No corredor não iam menos de 30. Então sim. Então ninguém poderia contestar que estava esgotada a lotação, visto que estava esgotada a compreensibilidade da matéria.

Eu fiquei no corredor, olhando a gare na posição impossível de alterar, em que me achava ao subir á carruagem.

Era noite. O comboio pôz-se em marcha, uma marcha custosa, ofegante, marcha de cardíaco, de asmático, que me dava a impressão dum sofrimento quasi humano. E, quando o comboio parava numa gare, tinha-se a impressão de que o seu resfolga era o de um moribundo e que ele não passaria d'ali.

Alfim lá arrancava e ahí por alturas de Azambuja, já com duas horas de viagem, tive curiosidade de verificar quem seria aquela criatura que ia rumorejando por detrás de mim, segredando-me orações latinas com um espaço vir r ae folhas.

Consegui verificar que era o prelado da minha diocese, um prelado que marca hoje entre os principes da Egreja portuguesa como uma das mais altas figuras.

Em virtude, do elevado numero de passageiros e da fraquíssima luz pestanejante da lampada de azeite, o prelado passara até então despercebido. Mas, quando o meu cumprimento revelou a categoria do passageiro, houve naquela multidão um rumor de respeitoso comentário e logo, de dentro do compartimento, soaram vozes solícitas oferecendo uma hipótese de logar ao prelado. Dehalde ele se recusava modestamente. Debalde ele invocou, em ultima instâncio, a necessidade de concluir as suas rezas.

Já no compartimento estava preparado um logar. E fôrava preparado da seguinte fôrma: A um canto ia deitada uma creança doente, e para lhe tornarem a viagem menos incomoda, tinham enrolado um pouco uma das almofadas. De fôrma que, a metade do banco, ficára um espaço sem estofo. Uma senhora tratára de encher esse espaço com qualquer volume que a deficiencia da luz não permitia distinguir o que fôsse e sobre esse volume laçara um casaco de lã. E o bispo, depois ter censurado amigavelmente a cortezia do cumprimento com que eu revelara o seu incognito, teve que se render ás instâncias que lhe faziam e lá foi ocupar o logar que trabalhosamente lhe havia sido preparado, enquanto a creança doente chorava.

Sentou-se e eu, lastimando já os efeitos do meu cumprimento — tal era a sinceridade com que o bispo manifestara o seu desprazer em ir encasuar-se no compartimento — comecei a notar que ele procurava a cada instante mudar de posição como se fôsse incommodo o logar que lhe haviam preparado.

O comboio continuava a arrastar-se penosamente, a luz quasi extinta punha ainda, de vez em quando, um bruxoleante lampejo quasi funereo naquele amontoado de criaturas sofredoras, o prelado continuava procurando uma posição suportável e as senhoras que acompanhavam a creança doente procuravam extinguir o seu choro de minuto a minuto mais forte:

— Dorme mais um bocadinho... Sim... D'aqui a pouco... Vá... Dorme...
E, como a creança não se resolvia a dormir nem a baixar o tom do seu choro, o prelado inquiriu dela carinhosamente:
— Então? Que é que tu queres?

E a creança soerguendo-se, toda lacrimosa, a voz cortada de soluços, respondeu-lhe:

Quero a garra... a... fa do le... ei... te... que... está a... a... ah... deba... ai... xo... de ti...

Ergueu-se o bispo — ameaçado pela mão direita da creança que empregava a esquerda na exploração do nariz — e, levantando o casaco de lã, retirou de entre as duas almofadas uma mala de mão de ferragem luzentes dentro da qual se encontrava uma garrafa de leite.

E assim se explicou, aos passageiros que viram a razão do choro da creança e das voltas que o bispo dava em procura duma posição que o libertasse das ferragens da mala.

E enquanto o prelado aproveitava o incidente para voltar ao corredor, para junto de mim e do seu secretário, o comboio lá ia na sua marcha penosa, carregado ao maximo, arrastando em prenúncios de catástrofe, a madeira dos estribos no cascalho da via e os sapatos ferrados dos passageiros do tejadilho batiam nas vidraças da carruagem.

... Apezar de tudo que belas recordações se aguardam ainda dâquele tempo... de illo tempore de 20 em que eu tinha menos 6 anos e em que os comboios se alimentavam de lenha e eram quase tão raros como uma posta de peixe cosido em bom estado nos restaurantes de Lisboa.

Em Espanha, no termo de Amaniel, procedeu-se ao lançamento da primeira pedra do colégio para orfãos da Federação Geral dos Empregados e Operários de Caminhos de Ferro.

O acto foi revestido de grande solenidade, tendo assistido a ele o general Primo de Rivera e outros ministros e representantes das Companhias.

Trata-se, indubitavelmente, dum interessantíssima instituição de previdência.

Por que não haver de pensar-se em fundar em Portugal uma instituição semelhante?

Nos comboios, com frequência se torna reparada uma pessoa gorda que busca um lugar junto dumha pessoa magra, ou uma pessoa magra que procura sentar-se junto dumha pessoa gorda.

A pessoa magra pensa que parecerá assim mais gorda, embora não ocupe mais de metade do lugar que lhe cabia. A pessoa gorda julga que parecer assim mais magra, embora toda a gente note que ela ocupa o seu lugar e mais metade que lhe cedeu a pessoa magra.

E é assim em todos os aspectos da vida. Por mais voltas que nós demos à imaginação para iludir os outros a nosso respeito, raras vezes conseguimos coisa que não seja iludir-nos apenas a nós próprios.

Até parece que quantos mais esforços fazemos para iludir os outros mais os contrastes, que ingenuamente procuramos, se encarregam de salientar a verdade, pondo-a mais nua do que a do Largo do Quintela que ainda tem *manto diafano da fantasia*.

Tal e qual como acontece com o passageiro gordo e o passageiro magro no comboio. Quanto mais

magro é o passageiro magro mais gordo parece o passageiro gordo e vice-versa.

Em uma passagem de nível perto de Cordova um comboio chocou com um automóvel. Das pessoas que o automóvel transportava, duas ficaram gravemente feridas e uma morreu.

Mais um incidente que vem demonstrar a necessidade de se adoptarem rigorosas precauções nas passagens de nível, quer por parte dos particulares quer por parte das empresas ferroviárias.

Em Itália, essas precauções foram ultimamente reforçadas com a adopção de providências a que nos referiremos no próximo número.

Nos comboios hespanhóis ha compartimentos reservados para os passageiros que não fumam. Na Inglaterra, o sistema é outro: reservam-se compartimentos para os passageiros que fumam,

Pelo caminho que as coisas estão tomando, parece-me que o melhor sistema será dentro de pouco tempo, o de reservar apenas um compartimento para as senhoras que não fumem.

A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado deliberou que a comissão encarregada da construção de sanatórios para empregados ferroviários tuberculosos seja assim constituída: administrador adjunto, Rui Viterbo Cardoso Ribeiro; chefe de serviço da Direcção do Minho e Douro, Joaquim Augusto Soares Fortunato; chefe do serviço da Direcção do Sul e Sueste, Carlos de Vasconcelos Porto; chefe do serviço de saúde do Minho e Douro; dr. José Joaquim Barbosa de Araujo; chefe do serviço de saúde do Sul e Sueste, dr. Luiz Inocencio Ramos Pereira; secretário, chefe de repartição, reformado, Miguel da Silva.

TACITUS

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES.

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

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

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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

SMMA

Os sinais ferroviários

Por acharmos digno de ficar arquivado nas colunas da «Gazeta», a seguir transcrevemos, com a devida vénia, o interessante artigo ilustrado que sob o epígrafe acima foi publicado no número da «Sciéncia e Industria» do mês de Outubro último;

O aumento de velocidade das comunicações ferroviárias, tem sido, sob um certo ponto de vista, consequência do aperfeiçoamento dos meios de segurança.

A introdução do freio contínuo de ar comprimido ou de vácuo, correspondeu ha cinquenta anos um aumento considerável da velocidade comercial. Os ulteriores progressos da velocidade correspondem é certo ao aperfeiçoar-se das locomotivas, mas também aos progressos da sinalização, indispensáveis para garantir a segurança de marcia.

Os sinais ferroviários tem por fim informar um combóio se algum obstáculo se opõe à sua marcha, e estabeleceu-se a convenção que o combóio não deve passar além do sinal que dá a *via impedida*. O combóio deve poder parar no espaço que medeia entre o sinal e o ponto em que o maquinista o pode ver. Ocorre portanto que o sinal seja visível a uma distância suficiente, distância tanto maior quanto mais elevada é a velocidade do combóio e que depende também da eficácia dos freios.

Em igualdade de condições dos freios, a distância dentro da qual pára o combóio é quâdrupla, quando a velocidade é dupla, e por tal motivo não se pode aumentar a velocidade de marcha se não aumenta a visibilidade dos sinais. Nos últimos quinze anos a velocidade dos combóios não tem aumentado, mas aumentou o peso e com él a inércia da massa em movimento, o que aumenta também a distância necessária ao travamento.

Um dos processos imaginados para aumentar a visibilidade dum sinal consiste no que se chama a sua duplificação. Se um sinal é visível, por exemplo a trezentos metros, colocando próximo do limite da visibilidade um segundo sinal, manobrado em concordância com o primeiro, mas com uma forma diferente para evitar confusão com o verdadeiro sinal, a visibilidade aumenta consideravelmente. No caso em que o segundo sinal seja também visível a trezentos metros, o combóio tem seiscentos metros para parar. Este sistema presta-se de resto a alargar-se, pelo uso dum terceiro sinal.

Outros sistemas de advertência prévia podem ser usados. Um sistema usado nos caminhos de ferro italianos consiste no emprego de sinais constituídos por uma táboa pintada de branco, disposta a pequena altura e quasi normal à linha. Empregam-se cinco destes sinais, distanciados de cinquenta metros, tendo cada sinal de uma a cinco listas negras que indicam o seu número de ordem. A luz dos faróis da locomotiva projectando-se nas táboas brancas ilumina-as, advertindo assim o pessoal que se aproxima o nível. Tem-se verificado praticamente que este sistema auxilia

muito a percepção dos sinais luminosos em ocasiões de nevoeiro, evitando o emprego de petardos.

Como meios de sinalização tem-se usado de dia, os discos e os braços móveis, e de noite as lanternas, sem conseguir porém exceder quatrocentos a quinhentos metros de visibilidade.

Para aumentar a visibilidade recorre-se às lentes dos faróis, conseguindo-se um alcance de dois a quatro quilómetros. Naturalmente a visibilidade depende muito das condições atmosféricas. Numa noite escura e serena, a visibilidade é máxima; é mínima quando ha nevoeiro, ou de dia quando brilha o sol. A técnica destes sinais vai-se aperfeiçoando dia dia, e é de prever que os antigos sinais acabarão por desaparecer completamente.

Os sinais luminosos podem dividir-se em dois grupos: os sinais de *posição* e os de *côres*.

A Fig. 1, representa um sinal de posição de sete lampadas, o qual iluminando três em linha horizontal, indica via impedida, iluminando três obliquamente indica que o próximo sinal está fechado, e finalmente iluminando três na vertical indica que a linha está livre e o próximo sinal aberto. O número de combinações pode aumentar, e este tipo de sinal tem a vantagem de ser visível mesmo a quem sofre de daltonismo, doença que actualmente não se tolera

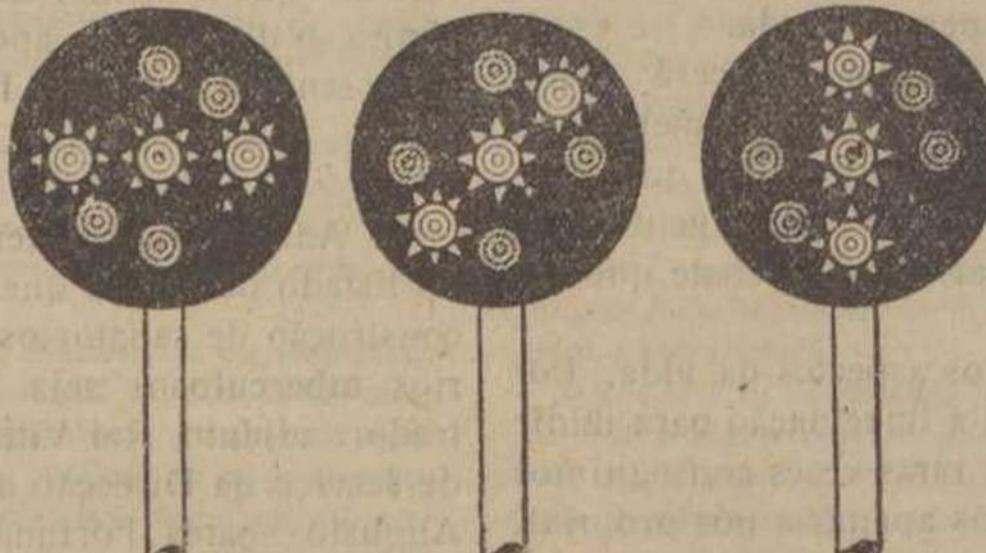


Fig. 1—Sinais luminosos de posição, (da esquerda para a direita)
Via impedida.
Via livre, mas o sinal próximo fechado.
Via livre.

no pessoal ferroviário.

Com os sinais de cōres também a manobra é simples. Ou o sinal tem uma única lente sobre a qual se apresentam vidros de diversas cōres, ou o sinal tem duas ou três lentes coradas e se manobra de modo a acender e apagar as lampadas correspondentes. Quando acende a luz vermelha, é indicação de paragem, se é verde, é sinal de via livre, se finalmente apaga a luz amarela, tem-se sinal de que o próximo sinal está fechado.

Para obter a máxima eficácia óptica aplicam-se duas lentes, sendo a interior corada. Não se usam os diafragmas de vidro corado. As lentes usadas são do Fresnel, e a lâmpada é colocada no foco. Para não recorrer a lâmpadas de reserva, que não poderiam estar no fóco, recorre-se a lâmpadas com dois filamentos, de modo que se um se quebrar fica o outro, ou dispostos de maneira que, quando um deixa de funcionar entre o outro em serviço.

Com o emprego de baixas voltagens de alimentação, a fusão do filamento é muito rara. Em certos casos, a voltagem durante o dia é o dobro da voltagem de noite, porque a visibilidade das luzes é menor de dia.

O feixe luminoso projectado pelos sinais luminosos não é muito amplo, e em certos casos a visibilidade pode ser insuficiente, como por exemplo, nas

curvas. Emprega-se neste caso uma lente adicional de forma especial, colocada de modo a reflectir a luz do lado onde existem obstáculos à visibilidade.

* * *

Outra novidade são os sinais *de relâmpago*. Trata-se duma imitação dos faróis marítimos, aconselhada



Fig. 2 - Sinal e 3 cores

pelo facto que a luz intermitente, para a mesma intensidade luminosa, é visível a maior distância e chama melhor a atenção, do que a luz fixa. Os relâmpagos podem obter-se com o gás, usando um aparelho com válvula, acionado pelo próprio gás, e que alternadamente abre e fecha. E' também muito engenhoso o aparelho eléctrico, utilizando um interruptor de mercurício que provoca o contacto intermitente.

Pode obter-se até 100 clarões por minuto, mas a experiência aconselha a não ir além de 60, e em geral a duração do clarão é de 1 a 2 décimos e a da obscuridade de 9 a 8 décimos.

Variando a frequência dos clarões podem dar-se ao sinal diversas significações.

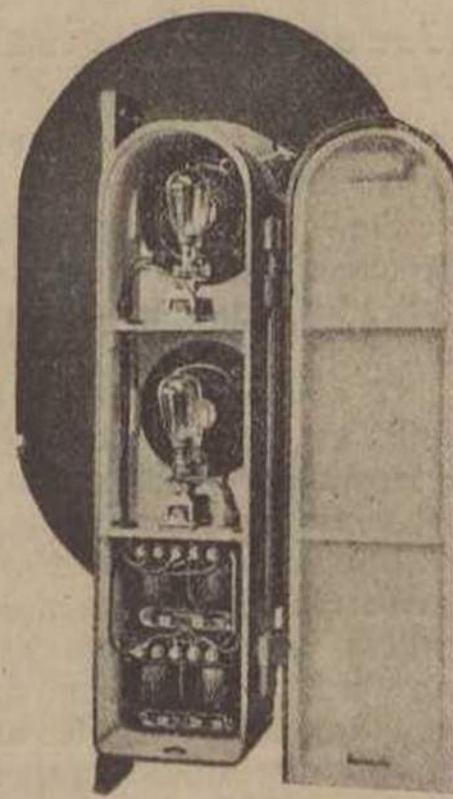


Fig. 3 - Sinal de 2 cores (vista posterior)

* * *

As novidades de maior interesse em matéria de sinais ferroviários, são os que tendem a produzir a repetição do sinal na própria locomotiva, ou mesmo a realizar o comando automático dos freios do comboio, quando o pessoal não obedeça às indicações do sinal.

Pensando que um sinal visível a 300 metros de distância, está no campo de visão dum maquinista que conduza um comboio a 100 quilómetros por hora,

sómente durante 20 segundos, comprehende-se como seria útil que à passagem na proximidade dum sinal fechado correspondesse ao menos um simples toque de campainha na locomotiva, ou qualquer outra advertência ao pessoal.

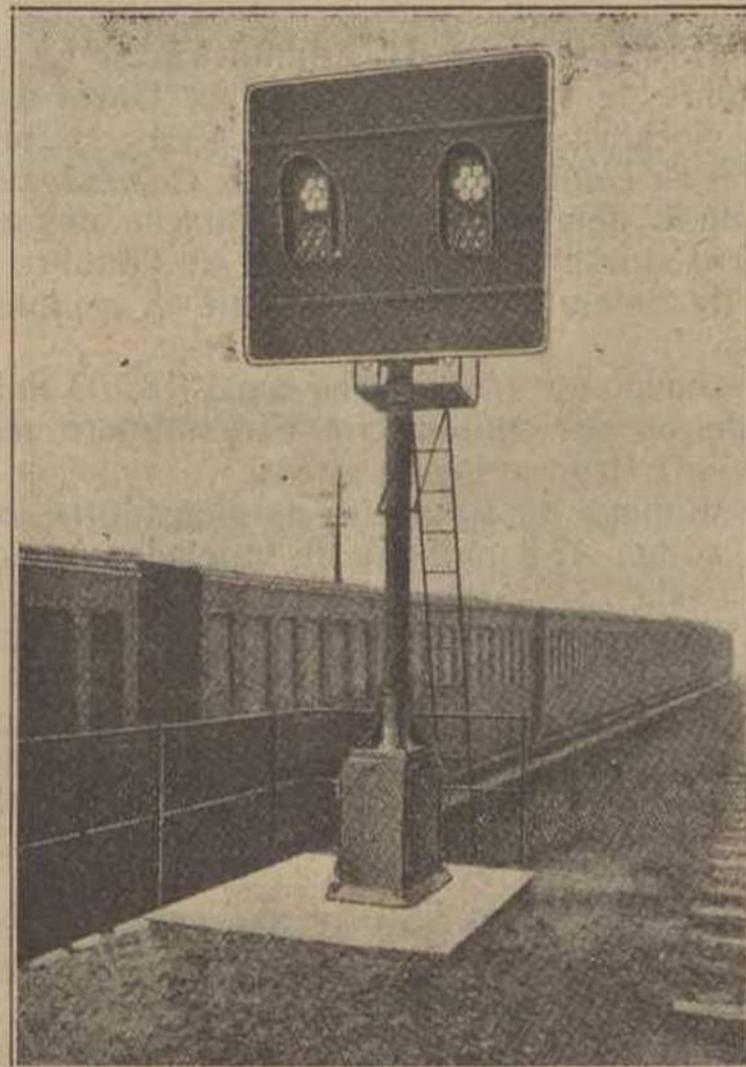


Fig. 4 - Sinal luminoso corado com 4 fócos de 7 lentes

E melhor seria ainda que automaticamente se pudesse produzir a paragem, ou pelo menos um princípio de travamento.

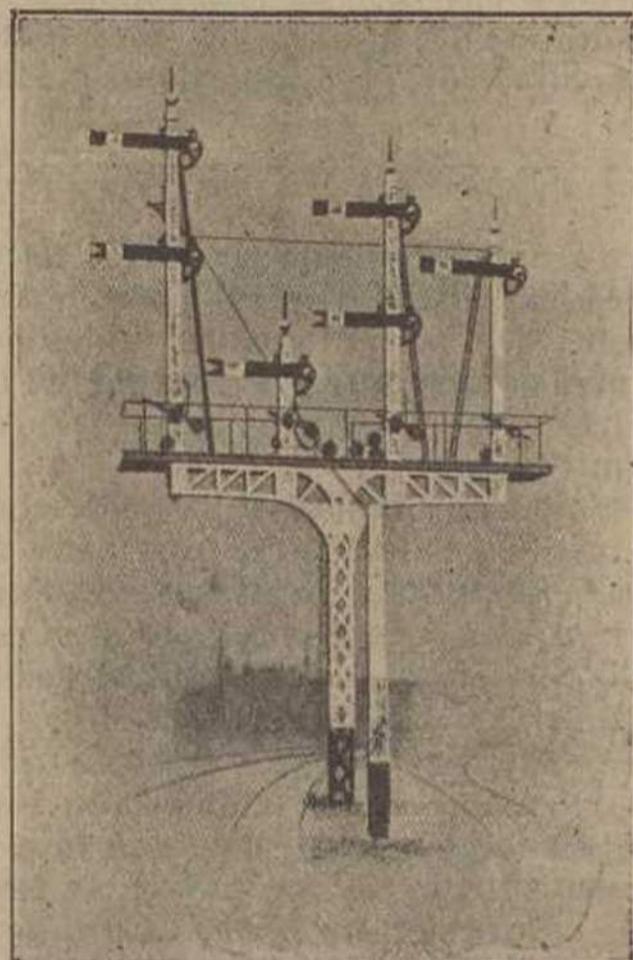


Fig. 5 - Semaforo inglez

O problema parece relativamente fácil, mas não o é na realidade. E' necessário estabelecer uma ligação entre um ponto da via e a locomotiva que passa, mas é indispensável que essa ligação seja segura e, por assim dizer, infalível.

O mais antigo meio de ligação entre a via e a máquina para a produção dum sinal, é o emprego de cápsulas detonantes, os chamados *petardos*. Também

Os caminhos de ferro da Rússia em 1924-1925

O Director Geral da Administração Central dos Caminhos de Ferro do Estado da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, M. Rudy, publicou no *Boletim da União Internacional dos Caminhos de Ferro*, um estudo detalhado sobre a situação dos caminhos de ferro durante o período de 1 de Outubro de 1924 a 30 de Setembro de 1925, e que se resume no que segue.

O tráfego de passageiros acusa 18.703 milhões de passageiros por quilómetro. Este número representa 68 % do tráfego antes da guerra.

O número de toneladas de mercadorias transportadas atinge 47,8 milhões de toneladas por quilómetro, ou seja 78 % de anterior à guerra.

A velocidade dos combóios foi maior e a carga dos vagões mais completa.

A quantidade de carruagens em circulação no ano de 1924-1925 foi de 10.359, com um aumento de 17,3 %, sobre o ano anterior; este aumento foi, contudo, inferior ao de passageiros, que foi de uns 21,1 por cento.

A quantidade de vagões de carga em serviço foi de 251.186, o que apresenta um aumento de 6,9 por cento sobre o exercício anterior.

O depósito de locomotivas foi também aumentado atingindo a média anual de 6.694 máquinas.

Esta média é superior em 10,5 % à do ano anterior.

O vencimento mensal médio dos agentes, compreendendo os operários da via e oficinas, elevou-se no começo do ano corrente a 58,30 rublos-Techerwonetz, ou seja quasi 27 rublos de antes da guerra, o que equivale a uns 7\$50 da nossa moeda.

Segundo as declarações do presidente do Sindicato, esta cifra é de 74 % do salário médio em 1923,

e os ferroviários têm visto aumentar menos rapidamente os seus salários do que os trabalhadores das indústrias, e tão depressa não terão novo aumento pelas seguintes razões:

O estado do material é precário; não se construiu nenhum vagão desde a revolução; as linhas, pontes, e as estações precisam de reparações muito dispendiosas. Além disso, a pesar do aumento de 41 por cento em 1925 do tráfego e da respectiva receita, o *deficit* persiste. O número dos vagões não pôde ser aumentado senão com vagões avariados que haviam sido retirados da circulação e que em condições normais não se permitiria que andassem em serviço. Nos fins de Junho deste ano faltavam 30.000 vagões e 500 máquinas. Circunstância agravante: as reparações do material circulante não são executados como conviria, por um lado, pela insuficiência e mau estado do material fornecido pela industria do Estado às oficinas, por outro lado pelas consequências da baixa por rendimento dos operários. Todas estas dificuldades colocaram o caminho de ferro numa situação que retardará todos os aumentos de salários.

Vários delegados declararam que os salários deviam ser pagos na data do seu vencimento. Atualmente faz-se com atraso de alguns dias e às vezes de várias semanas, como tem sucedido com os empregados do Transiberiano e do caminho de ferro do Morsmansk.

Por outro lado, o pessoal técnico (chefes de estações, etc.), está muito mal retribuido. Recebe o mesmo salário que os operários das indústrias, umas 23 pesetas por mês, e estão sobrecarregados com serviço. Nestas condições, estes empregados, cujo número é muito reduzido, mudam de emprego na primeira ocasião que se lhes ofereça.

segundo as revistas da especialidade, resultados muito satisfatórios.

Deve notar-se porém que, para a produção de ondas eléctricas, é necessário recorrer a aparelhos muito delicados, cuja incerteza de funcionamento é uma causa de preocupação.

O campo magnético tem um raio de acção muito limitado, mas a locomotiva segue uma direcção fixa determinada pelos carris, e entre os carris e as rodas não existem senão folgas de poucos centímetros.

Podem, portanto, dispôr-se as coisas de modo que o aparelho ligado ao sinal fixo e o montado na locomotiva actuem como as duas partes dum motr e portanto, à passagem do combóio, se o sinal está fechado, se transmite uma pequena quantidade de energia que move o repetidor ou válvula do freio.

As experiências demonstram que os aparelhos deste género podem ter um funcionamento seguro.

A ideia dum comando absolutamente automático apresentaria, porém, gravíssimos inconvenientes. Um simples desarranjo poderia ocasionar uma tremenda catástrofe ferroviária. O que se tem em vista é realizar uma aliança entre o mecanismo e o homem: o aparelho montado na locomotiva não deve ser senão uma advertência.

O começo da frenagem não deve produzir a paragem do combóio, deixando ao maquinista, avisado a tempo, o cuidado da manobra.

se recorre a uma espécie de revólveres electro-mecânicos que podem disparar várias vezes, quando passam os combóios que fazem funcionar o gatilho. Este dispositivo não elimina porém a necessidade de carregar, embora não seja necessário faze-lo de cada vez que passou um combóio.

Tem-se tentado muitas formas de contactos mecânicos, mas havendo sempre uma parte fixa e outra móvel, os dispositivos avariaram-se facilmente pelos choques repetidos. Quando se trata dum contacto eléctrico, basta a interposição de substâncias estranhas para impedir a passagem da corrente.

Actualmente, procura-se a solução no campo da moderna electromecânica, renunciando aos contactos, visto que a energia se transmite *sem fios*. Bastará então que das proximidades do sinal se emitam ondas eléctricas, ou se crie um campo electro susceptível de influenciar aparelhos existentes na máquina. Já ficou demonstrada a possibilidade de dirigir um navio no mar por meio de ondas eléctricas; tratar-se-hia de fazer uma coisa idêntica notando que a energia a transmitir é relativamente pouco importante, de modo que a transmissão é mais fácil, seja para repetir o sinal na locomotiva, chamando a atenção do maquinista distraído, seja para influir sobre a paragem do combóio.

Na alemanha realizaram-se recentemente experiências com um aparelho deste tipo, o qual teria dado,

III Congresso Nacional de Electricidade

Conforme prometeramos, inserimos a seguir algumas teses apresentadas neste congresso que se realizou em Coimbra no mês passado.

Aproveitamento de energia

por, *Manuel Roldan y Pego*
Eng.º de Minas

A triste situação financeira que assoberba Portugal vem, desde ha tempo, definhando a largas passadas, a indústria nacional. O seu enfraquecimento é assustador! E o encarecimento dos combustíveis, consequência da longa greve mineira inglesa, que parece entrar em próxima terminação, veio tornar mais difícil a sua existência. Como coroa desta piramide de desastres surgiu o terrível ano agrícola, arrastando, com a probreza de produção, o acréscimo de custo da vida e o consequente malestar social.

Indiferente a esta ruina perde-se, impotente, a energia dos nossos rios, que, torrenciais, correm para o oceano nas mesmas condições em que desciam da mezeta ibérica quando imergiu das águas na época primária. Nas nossas minas dormem inactivos os combustíveis cuja produção é escassa. E o problema do aproveitamento e regularização dos rios portugueses é muito antigo. Data do seculo XVI. Pol-o em equação, perante Filipe II, o grande engenheiro Antoneli, reconhecendo que o único porto próprio para o movimento do hinterland hespanhol era Lisboa, e mostrando a utilidade da regularização e canalização do Tejo desde Aranjuez a Lisboa. Antoneli porem morreu, e, passados três séculos e um quarto, continua o Tejo, no percurso português, mais assorido do que quando reinava na Península Filipe II. Já se não dá o mesmo no trajecto hespanhol desse rio cujo aproveitamento e regularização se está executando.

E a regularização dos rios que, nascendo em Espanha, veem, caudalosos, cortar o nosso solo, criaria, a baixo custo, a energia que nos é necessária e cuja falta só reconhecemos em momentos de apuro.

E o aproveitamento das correntes fluviais conduzir-nos-ia à irrigação, corrigindo, em parte, à semelhança do que se passa na Alta California, os prejuízos da estiagem.

São pois votos deste Congresso:

1.º—Que se proceda, sem demora, a uma vasta política hidráulica, pelas grandes vantagens que ela traria ao país no aproveitamento de energia em centrais hidro-electricas, na irrigação e navegação pela regularização dos rios;

2.º—Que, com a urgência possível, se cuide do desenvolvimento da layra das minas de combustíveis, creando-se as necessárias centrais termo-electricas para o aproveitamento dos carvões de inferior qualidade;

3.º—Que seja delineada a rede distribuidora da energia produzida pelas centrais hidro-termo-electricas;

4.º—Que sejam reduzidos ao mínimo os custos de transporte em via férrea dos carvões nacionais e da madeira e mais materiais necessários à lavra das minas de combustíveis.

O Cimento armado nas suas aplicações á electricidade

por *Fernando Mareira de Sá*
Engenheiro

SÚMULA

—Os progressos da construção de beton armado, factor do desenvolvimento dos aproveitamentos da energia electrica.

—A economia realisable e consequências financeiras que advém da utilização dos recursos que esses progressos teem oferecido à Electrotecnia.

—Problemas de ordem técnica que encontraram solução no emprego do cimento armado, permitindo aproveitamentos que sem élé seriam de realização prática difícil ou mesmo impossível.

—O cimento armado e as suas aplicações à Electricidade, nos 3 cassos de: 1) Produção 2) Transporte e Distribuição, 3) Utilização.

—As grandes Centrais de produção de energia:

a) Centrais termo-electricas.
Centrais hidro-electricas.

—Os grandes aproveitamentos hidro-electricos.

A) Barragens: Evolução da construção das barragens na Europa e na América; progressos realizados, os recursos que para ela oferecem o beton e em especial o beton armado. Exemplos interessantes de instalações em quedas baixas e de barragens de arcos múltiplos.

B) Condutas forçadas e chaminés de equilíbrio. Um «record» do mundo.

C) Disposições especiais: Camaras de turbinas; maciços armados; etc.

—O problema do transporte de energia e os suportes das canalizações electricas:

Postes e pilones de madeira, de ferro e de cimento armado.

As cabines de transformação. O cimento armado e o ponto de vista estético.

—As indústrias que aproveitam a energia electrica, e a utilização especial que fazem do beton armado:

Indústrias electro-químicas e electro-metalurgicas; A electrificação dos meios de transporte; A T. S. F.

—Outras relações entre a electricidade e o cimento armado:

O fabrico do cimento; os cofres-fortes; etc.
A electro-patologia do beton.

CONCLUSÃO

As grandes manifestações de actividade em a Electricidade e o Beton armado se associam para atestar os progressos da Ciência e Indústria.

M. Mange, antigo Director da Companhia de Orleans, reformou-se

M. Mange, o antigo e ilustre Director da Companhia de Caminhos de Ferro de Paris a Orleans, pediu a sua reforma que lhe foi concedida pelo Conselho de Administração, o qual deliberou nomeá-lo Director honorário.

Para substituir M. Mange, o Conselho nomeou Director Geral o antigo engenheiro da Companhia e Director dos Caminhos de Ferro do Estado, sr. Breand que tomará conta do seu novo lugar no dia 1 de Janeiro próximo.

Mr. Mange que é cavaleiro da Legião de Honra, entrou para o serviço da Companhia de Orleans em 1884, logo em seguida a ter concluído o seu curso na Escola Politécnica. Na sua longa carreira, foi subindo gradualmente, passando por todas as categorias até que em 1907 foi nomeado Chefe da Exploração e em 1914 ascendia a Director Geral.

Durante todo o período da guerra teve a seu cargo a direcção dos transportes militares. Terminada a guerra, tomou de novo conta da direcção dos transportes comerciais.

Tomou parte na constituição da União Internacional dos Caminhos de Ferro, que agrupou, querendo formar uma «entente» unificando os seus métodos de exploração com o dos demais países. Foi nomeado presidente da União em 1922.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* congratulando-se com a homenagem prestada a Mr. Mange a quem por vezes teve ocasião de apreciar o seu espírito cintilante, cumprimenta . Ex.º.

O seu sucessor, Mr. Breand, é um antigo funcionário com grandes faculdades para bem se desenpenhar no alto cargo que lhe é confiado.

Entrou para a Companhia em 1896, quando concluiu o seu curso, tendo sido nomeado em 1919 Engenheiro Chefe dos Serviços Comerciais.

Tendo sido nomeado pelo seu governo para uma missão na Grécia, para a reorganização dos caminhos de ferro gregos, voltou para França em 1921 e foi nomeado sub-director da companhia.

Em 1924 foi chamado pelo governo a exercer o cargo de Director dos Caminhos de Ferro do Estado, lugar que desenpenhou até Abril último.

O sr. Breand é também cavaleiro da Legião de Honra.



O acordo anglo-italiano sobre os caminhos de ferro da Abissínia

A Inglaterra e a Itália fecharam recentemente um acordo tendente a delimitar as suas zonas de influência na Abissínia (ou Ethiopia) e que não tendo sido previamente submetido à aprovação deste estado, suscitou da sua parte protestos e o envio dum nota à Sociedade das Nações.

Como por este acordo a Inglaterra confirma os direitos que à Itália foram marcados pela triplice convenção de 1906, por qual a França é interessada, não deixa de ser interessante dar a conhecer aos leitores em que consistia essa convenção.

Por êsse instrumento datado de 13 de Dezembro de 1906, as três potências signatárias acordaram no seguinte:

1.º A Inglaterra era autorizada a construir uma linha entre o Nilo Branco e Addis-Ababa, capital da

Inauguração das viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha

Foi definitivamente inaugurado no dia 2 deste mês o novo serviço ferroviário Lisboa-Sevilha pelo Algarve de que no nosso número de Novembro último nos havíamos ocupado.

No «rapido» das 8 horas seguiram para Vila Real de Santo António o director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, sr. engenheiro Inacio Pimentel, acompanhado dos srs. engenheiros Domingos dos Santos, Avila, Amaral e Feio Terenas e dr. Rompana, chefes de serviço do Sul e Sueste.

Chegados a aquela vila, embarcaram, com cinco passageiros que taméem seguiam para Sevilha, num escaler a gazolina, que os foi pôr em Ayamonte, onde tomaram um luxuoso «auto-omnibus», em direcção a Huelva.

A composição do «rapido» chega até á ponte-cais de Vila Real de Santo António, onde os passageiros, após a fiscalização alfandegaria, tomam lugar num escaler a gazolina, que os conduz á vizinha cidade de Ayamonte. Este serviço vai ser, porém, melhorado com a aquisição de um escaler-motor de luxo, que se destinará unicamente ao trasbordo de passageiros e bagagens que se destinem a Huelva e a Sevilha.

Em Huelva eram os viajantes aguardados pelo presidente do «comité» pró-caminho de ferro Huelva-Ayamonte, sr. D. Pedro Luiz Castro Ramirez, e pelos srs. D. Tomaz Ortiz, D. Emilio Cano, D. Luiz Romero e pelo consul de Portugal, sr. Henrique de Melo Barreto. Ali foi-lhes oferecido um chá, após o que continuaram a viagem para a capital da Andaluzia, onde chegaram pelas 21,30 do mesmo dia.

Os srs. director dos Caminhos de Ferro e os engenheiros que o acompanhavam visitaram a Exposição Ibero-Americana e os terrenos que estão reservados a Portugal para a edificação do nosso pavilhão.

Dois dias depois, os visitantes saíram de Sevilha ás 9 horas, chegando a Lisboa ás 23, com paragem de uma hora em Huelva, para almoçar. No regresso, nesta ultima cidade eram aguardadas pelas pessoas já indicadas, que os acompanham numa visita ás obras do Porto a Hueva.

Este magnífico serviço que já está tendo um regular aproveitamento, deve na proxima primavera chamar a Sevilha grande número de turistas tanto portugueses como estrangeiros que venham a Lisboa por via marítima.

Abissínia, e atravessar o território abissíni com uma linha férrea que devia ligar o Cairo ao Cabo da Boa Esperança. Não usou desta autorização;

2.º A Itália era autorizada a ligar a Erythréa à Somália italiana por uma linha férrea passando a oeste da capital. Não usou desta autorização;

3.º A França era autorizada a construir a linha Djibouti-Addis-Ababa, com a condição de que tanto nos caminhos de ferro como no porto, as mercadorias estrangeiras tivessem o mesmo tratamento que as mercadorias francesas. A França usou desta autorização, e o caminho de ferro foi construído.

Quanto ao recente acordo anglo-italiano, as disposições essenciais são as seguintes: a Inglaterra encarrega-se da regularização das águas do Lago Tsana, de onde sai o Nilo Azul, e confirma a Itália no seu direito de construir um caminho de ferro através a Abissínia, ligando as suas possessões da Somalilandia e Erythréa.

Carteira dos Accionistas

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos da 2.^a parte do Art.^o 31.^o e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais ações, segundo os preceitos do mesmo Art.^o 31.^o, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 3 de Janeiro de 1927.

ORDEM DO DIA

Apreciar propostas que, nos termos da alínea a) do Art.^o 18.^o dos Estatutos, lhe serão submetidas pelo Conselho de Administração.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as *ações nominativas* ter sido averbadas até ao dia 3 de Dezembro corrente, inclus vé, e as *ações ao portador* ter sido depositadas até às 12 horas do dia 20 d'este mesmo mês de Dezembro;

Em Lisboa - Na Séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancaria Fonsecas, Santos & Vianna.

No Porto - Na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

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

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

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

Lisboa, 2 de Dezembro de 1926.

O Presidente da Meza da Assembléa Geral
Carlos Ary Gonçalves do Santos

BANCO DE PORTUGAL

SOCIEDADE ANÔNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Capital 13:500.000\$00

SÉDE - Rua do Comércio, 148 - LISBOA

Caixa Filial no PORTO

Agencias em todas as capitais dos distritos administrativos do Continente e Ilhas
dos Açores e Madeira, na Covilhã, Figueira da Foz,
Guimarães, Lamego e Setúbal, e correspondências Privativas em Elvas, Extremoz
Loulé, Olhão e Vila Nova de Portimão

Correspondentes nas principais terras do País e mais importantes prazas do Estrangeiro

OPERAÇÕES - Descontos, transferências, empréstimos e créditos em conta corrente, compra e venda de cambiais, cartas de crédito sobre prazas estrangeiras, depósitos de dinheiros e valores e todas as transacções que pela natureza especial da sua instituição lhe são permitidas.

ANTONIO PEDRO MONTEIRO

Faleceu no dia 3 d'este mês na casa da sua residência, Vila Fonseca, na Amadora, o antigo funcionário superior da Companhia Portuguesa, sr. Antonio Pedro da Assunção Monteiro.

Antonio Monteiro que se havia reformado já ha alguns anos, serviu a C. P. durante largos anos como empregado do Serviço do Movimento e da Caixa de Socorros, não tendo durante a sua carreira conquistado senão a simpatia e amizade dos superiores e camaradas.

Músico distinto, era também muito estimado no meio musical, pois além de ter dirigido vários grupos de artistas, fez parte de todas ou quasi todas as orquestras teatrais nos últimos vinte anos.

Antonio Monteiro que contava 46 anos de idade deixou muitas saudades entre os amigos que os contava em grande número.

A sua família envia a *Gazeta* os sentidos pezamos.

Enviado

Boletim da Agencia Geral das Colónias

Por lapso, no interessante artigo que publicamos nos últimos números da *Gazeta* intitulado, «Sistemas de Tracção nas linhas férreas coloniais secundárias de via reduzida» da autoria do distinto engenheiro Francisco Pinto Teixeira, não indicámos que o mesmo havia sido transcripto do *Boletim da Agencia das Colónias*, o que fazemos agora com a devida vénia.

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis — Foi adjudicada a construção da linha de Toledo a Bargas à Sociedade Angel Aisa Y H rmano, cuja proposta foi considerada a mais vantajosa das que foram apresentadas em concurso, que teve lugar no mês de Setembro último.

Linhos franceses — Entre as várias disposições tomadas pelo Governo Francês para melhorar a situação financeira, uma delas é o aumento do imposto sobre os transportes por caminho de ferro. Este aumento, ordenado por lei de 3 de Agosto último, de 15 % sobre os preços dos transportes de passageiros e mercadorias, proporciona ao Estado uma receita de quasi 1.800 milhões de francos.

Em 1925 o produto do imposto sobre os transportes tinha alcançado 695.867.633 francos, dos quais correspondiam 679.695.036 francos às cinco grandes Companhias francesas e a duas rédes do Estado da Alsacia a Lorena. Esta última cifra corresponde a 392.353.701 pelo transporte de passageiros e 287.341.355 francos por mercadorias.

A particularidade apresentada pela lei de 3 de Agosto, é, por um lado, o regresso ao sistema da lei de 1918 que fazia contar o imposto, não só sobre o preço base, mas também sobre o global em que já tinham incidido impostos e por outro lado, o aumento considerável deste imposto.

A justificação que dão a este duplo ponto de vista pode resumir-se assim:

O aumento de mais 1.500 milhões, de que o Estado, dado a sua situação financeira, necessita, este justificado pelo aumento das despesas das Companhias em parte suportadas pelo Estado, despesas que não deixam de aumentar enquanto que o imposto, em 1926, não observe mais do que uma parte das receitas sensivelmente igual à de 1914; além disso a desvalorização do franco trouxe, como consequência, a diminuição do encargo real que incumbe às Companhias.

Por estas razões, os preços dos transportes em França, eram inferiores em mais de 50 % dos preços do estrangeiro, alcançando apenas 1/5 %, ou 1/0 % do custo dos transportes em certos países de moeda valorizada.

Também foi aumentado o imposto de transporte pela estrada ordinária e por via fluvial, mas não tanto como pelo caminho de ferro.

Os transportes na via fluvial estavam até agora livres de impostos.

Com quanto a lei de 3 de Agosto estabeleça uma certa equivalência entre os impostos dos transportes por caminho de ferro e os pela estrada ordinária e por via fluvial, subsiste, contudo em desequilíbrio manifesto contra os primeiros. Por isso, o Conselho Superior dos Caminhos de ferro dirigiu ao Governo uma nota pedindo a aplicação aos transportes por estrada e por água, novas medidas fiscais para evitar diminuição do tráfego, e portanto a diminuição das receitas das Companhias de Caminhos de Ferro. O Governo respondeu favoravelmente a essa nota e autorizou as Companhias a aumentar, a partir de 16 do mês de Agosto último, as tarifas de passageiros e mercadorias.

Linhos dinamarqueses — Depois dum pequena melhoria nas receitas nos exercícios de 1922 a 1924 as linhas do Estado dinamarquês voltaram a apresentar *deficit* no exercício de 1924 a 1925, como se vê dos números que seguem:

	Receita	Despesa	Diferença
1923-1924	Corôas 142,43	139,13	+ 3,30
1924-1925	" 144,46	144,55	- 0,09

Estes resultados são devidos ao aumento de despesas pelo alto preço do combustível e ao aumento de salário e pensões. Este aumento de despesa não pode ser equilibrado pelas receitas, em virtude de não ter sido possível aumentar as tarifas, tendo pelo contrário de se reduzirem para poderem competir com os transportes em automóveis que se estão fazendo a preços muito reduzidos entre pontos bem distantes.

A extensão total das linhas era no fim do exercício de 2.435 quilómetros, havendo dupla via num percurso de 445 quilómetros.

O tráfego teve um pequeno aumento, uns 3,2 % sobre o do ano anterior, mas apesar disso teve de se reduzir o pessoal que de 21.944 empregados passou a 21.690 nos fins de março. Com o horário que vigorou no último verão o tráfego de passageiros teve um aumento considerável. A melhoria mais importante introduzida no serviço combinado com a Alemanha foi a aceleração dos combóios entre Copenhague e Berlim e entre Copenhague e Hamburgo; este último trajecto muito mais utilizado do que o de Berlim ficou reduzido apenas a 10 horas, e o combóio tem uma carruagem de 3.º classe. O serviço entre Copenhague e Estokolmo foi também muito melhorado, principalmente no que respeita aos barcos porta-combóios para a travessia dos estreitos.

Para fazer face à competência dos automóveis, o Estado resolveu-se a entrar num acordo com as empresas de camiões, segundo o qual estas últimas têm a seu cargo todos os transportes, passageiros e mercadorias, entre as estações do caminho de ferro e as povoações por este servidos.

Linhos Brazileiros — A linha de Barra Bonita ao Rio do Peixe, a cargo da Companhia S. Paulo-Rio Grande, no 1.º semestre de 1925 rendeu 56.544\$617, e teve de despesa 108.842\$750, tendo, portanto, um *deficit* de 52.293\$133. Esta linha tem pouco mais de 65 quilómetros em exploração.

— Foi inaugurado no mês passado o ramal de Ibiá a Araxá, da Companhia de Oeste de Minas, que tem a extensão de 272 quilómetros.

— O caminho de ferro de Santa Catharina, no ano de 1925 teve uma receita de 743.674\$449, e a despesa de 764.350\$186, tendo, portanto, um *deficit* de 20.685\$687.

— Foi recentemente inaugurado um trôço de 51 quilómetros de via, entre as estações de Arizona e Inveja, do Caminho de Ferro de Petrolina a Therezina.

— A Direcção do Central do Brazil está tratando de electrificação das suas linhas, para o que foi aberto ao Ministério de Viação, pelo tribunal de Contas, um crédito da importância de vinte mil contos.

— O Governo foi autorizado pelo Senado a dispensar até a quantia de 5 mil contos com a construção do ramal de Mogy a Santos, do Central do Brazil.

— Foi aberta ao serviço a via dupla da linha auxiliar, no troço de Alfredo Maria a S. Mateu, uma extensão de 27 quilómetros, pertencente também ao Central do Brazil.

A electrificação das linhas francesas

abertura à exploração da linha eléctrica Paris-Les-Aubrais

Em 6 de Outubro último ficou a funcionar a tração eléctrica toda a linha de Paris a Orleans. É esta a primeira etapa da electrificação da rede da Companhia de Orleans.

Sabe-se que a exploração parcial desta linha tinha começado no último verão.

Em Agosto a Companhia assegurava já um serviço regular de tração eléctrica de comboios de passageiros e mercadorias entre Paris-Etampes e Brétigny-Dourdan, o que representa um percurso de 90 quilómetros; este tráfego que, no primeiro mês de exploração empregava 283 comboios, correspondia a um consumo de energia de 3.300.000 Kwh., energia fornecida às linhas de contacto a 7.500 volts contínuo por cinco subestações da potência total de 26.000 Kw.

Em 10 de Setembro, este serviço foi acrescido do reboque eléctrico de comboios de mercadorias entre Paris e Les Aubrais.

Emfim, em 6 de Outubro, pela primeira vez, dez comboios de passageiros, dos quais seis expressos, foram rebocados eléctricamente entre Paris e Les Aubrais.

Antes do fim do ano, a tração eléctrica chegará a Vierzon. A linha está pronta; apenas os trabalhos de apropriação que se estão fazendo na estação de Vierzon é que não permitem que o comboio eléctrico entre desde já naquela estação. Entretanto por estes dias devem estar concluídos êsses trabalhos e começarem a entrar os comboios, pelo menos os de mercadorias.

No fim d'este ano, o conjunto destas instalações será alimentado pela geradora hidro-eléctrica de Eguzou que representa uma potência total de 50.000 Kw.

A geradora de Eguzou está ligada às geradoras da União de Eléctricidade situadas na região parisiense, por uma rede de cabos a 60.000 volts, e a 13.000 volts. A energia recebida é transformada em dois grandes postos de alta tensão situados um perto de Paris e outro perto de Orleans; em seguida é distribuída a 90.000 mil volts em onze subestações repartidas entre Paris e Vierzon e espaçadas de cerca de 25 quilómetros; Paris-Ivry, Ablon, Saint-Michel, Etrechy, Saint-Chéron, Monnerville, Château-Gaillard, Aubrais, Ferté-Sainte-Aubin, Nouan e Theillay.

Para fazer face ao tráfego das suas linhas electrificadas, a Companhia de P. O. possue 49 locomotivas da «Sociedade de Estudos», 27 máquinas «Oerlikon», 2 máquinas alsacianas, 70 automotores e 5 máquinas de grande velocidade, das quais uma foi construída na América, duas na Suiça e duas na Hungria.

* * *

Não é possível passar em revista numa curta descrição os trabalhos de electrificação que se estão rea-

Arrendamento das linhas do Estado

No dia 14 d'este mês reuniram numa das salas do Instituto Comercial, os representantes de várias comissões administrativas de Camaras Municipais, sindicatos agrícolas e outras colectividades interessadas na construção das linhas férreas de Evora a Ponte de Sôr; Estremoz a Castelo de Vide; Vila Viçosa a Elvas; Evora ao Pomarão por Reguengos, Moura, Serpa, etc.; Alcacer do Sal a Casa Branca, por Santa Suzana; Pinhal Novo e Alcochete; ramal de Sines até Beja; Garvão ao Pomarão; ramal do Oeste do Algarve, e de S. Braz de Alportel.

O fim da reunião era estudar a forma sobre o melhor meio e mais rápido de se conseguir a construção das novas linhas e a conclusão das já começadas.

A base 24 do contrato do arrendamento das linhas do Estado foi a que mereceu mais larga discussão.

Depois de acabada a discussão em que tomaram parte o professor sr. Vilhena e major Sr. Velhinho Correia, foi resolvido nomear-se uma comissão para procurar o Sr. Ministro do Comércio para lhe apresentarem as suas reclamações.

Fizeram-se representar quasi todas as camaras municipais interessadas, juntas gerais de distrito, associações comerciais, sindicatos agrícolas, etc.

Assinantes

Pelo nosso presado assinante sr Carlos de Azevedo, foram propostos para assinantes desta *Gazeta* os srs: Antonio Ruy Gomes, José Lopes Xavier e Antonio Pedro Martins.

lizando ou que se encontram suspensos em todas as linhas francesas. Os dados que a seguir publicamos e que foram extraídos da *Journée Industrielle*, dão uma idéa de desenvolvimento que tem tomado essa transformação de sistema de tração.

Extensão das linhas actualmente exploradas por tração eléctrica: P. O., 151 K.m.; Midi, 400 K.m.; P. L. M. 23 K.m.; Estado, 47 K.m.

Consumo actual de energia eléctrica por mês: P. O. 3.300.000 Kwh (este número deve estar elevado ao dobro no começo de 1927); Midi, 3.000.000 Kwh; P. L. M. 100.000 Kwh; Estado 1.700.000 Kwh.

Quantidade de geradoras em função: P. O. 2, Eguzou e Coindre; Midi; 5, Miegebat, Hourat, Soulom (2 geradoras), Eget; P. L. M. geradoras pertencentes a redes industriais; Estado, 1 (central termina ligada à rede da União de Eléctricidade).

Potencia global das geradoras: P. O. 70.000 Kw.; Midi, 9.000 Kw.; Estado, 20.000 Kw.

Potencia das sub-estações em função: P. O. 26.000 Kw; Midi; 46.400 Kw.; P. L. M., 12.000 Kw; Estado 24.000 Kw.

O programa da eletrificação da rede de P. O. comprehende a secção Paris-Brive da linha de Paris-Toulouse, e de duas linhas transversais, Saint-Sulpice-Gannat e Brive-Clermont.

BRISTOL CLUB
O MELHOR RESTAURANT-DANCING
E LISBOA

Viagens e Transportes

Camionagem entre a estação de Póvoa de Varzim e os Despachos Centrais de Fão e Esposende

Entrou em vigor no dia 15 de Novembro último o tarifa de serviço de camionagem de passageiros e bagagens entre a estação de Póvoa de Varzim e os Despachos Centrais de Fão e Esposende, da Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão.

O serviço é feito por meio de camionetas montadas sobre pneus com as comodidades compatíveis com este género de transporte.

Os referidos Despachos Centrais vendem bilhetes, simples e de ida e volta, para as estações de Porta (Boa Vista), Senhora da Hora e Leixões (Padrão, Matozinhos ou Leça), as quais também vendem os mesmos bilhetes para os Despachos, excepto aos domingos.

Os preços dos bilhetes são os resultantes de ligação dos preços da Tarifa Geral para os simples, e os da tarifa 1 para os de ida e volta, com os de camionagem seguintes:

Bilhetes simples	De Póvoa a Fão ou vice-versa	—5\$00
" "	" Esposende "	—6\$00
" ida e volta	Póvoa a Fão ou vice-versa	—10\$00
	" Esposende "	—12\$00

Para lugar especial na camionete paga-se, além destes preços, a sobretaxa de 1\$00; para as bagagens, além do peso a que é concedido o transporte gratuito pela Tarifa Geral, a taxa é de \$10 por cada quilograma.

Bilhetes entre Porto e Paris

Com este número distribuimos aos nossos leitores umas tiras para serem coladas nas Tarifas P. H. F. n.ºs 1 e 2 de grande velocidade do Minho e Douro, das quais constam as partícipes das linhas francesas nos bilhetes directos, simples e de ida e volta, entre Porto e as estações francesas, que foram alterados em virtude dos aumentos que sofreram as tarifas francesas.

Horário dos combóios do Minho e Douro

A partir de hoje é modificado o horário dos combóios das linhas do Minho, sendo suprimidos os combóios de verão de longo curso n.ºs 35, 36, 151, 152 e 1302; os n.ºs 6 e 9 entre Viana e Monção; 32 e 33 entre Nine e Braga e 1307 entre Vila Real e Chaves.

São modificadas as marchas de alguns combóios e é estabelecido o combóio n.º 1312 entre Vila Real e Regoa, partindo da primeira às 5-27 para chegar à última às 6-35.

Horário da linha do Vale do Vouga

Desde 1 dêste mês foram restabelecidos os combóios que haveram sido suprimidos, a seguir indicados:

N.º 21 entre Espinho-Praia e Oliveira de Azemeis, às segundas e quintas feiras.

N.º 103 entre Espinho-Praia e Oliveira de Azemeis, todos os dias excepto aos domingos.

N.º 106 entre Oliveira de Azemeis e Espinho-Praia, às terças, quartas, quintas, sextas e sábados.

Linhos e cais da rede da C. P. afectas às operações de carga e de descarga dos vagões

A C. P. publicou o aviso ao Público A n.º 120, datado de 19 do mês passado, do qual constam todas, as linhas das estações apeadeiros e cais da sua rede, afectas às operações de carga e descarga de vagões.

Deste aviso constam vários esclarecimentos muito úteis para quem tem com frequência de se utilizar das linhas da companhia.

Serviço na estação de Porto-Campanhã

Segundo um recente aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a estação de Campanhã, secção de grande velocidade, desde o dia 18 do mês passado, além do serviço que já desenpenhava, passou a receber e expedir todas as remessas de g. v. constituidas por volumes de peso inferior a 200 quilogramas, não devendo exceder este peso a totalidade da remessa.

Tramways entre Espinho e Porto

No dia 6 dêste mês começaram a circular entre Porto e Espinho mais dois combóios tramways com carroagens das três classes, saindo um (o n.º 1531) de Espinho às 19^h45, e outro (o n.º 1526) de Porto às 17^h40 para chegar a Espinho às 18^h37.

Paragem de combóios em Azinheira
Horário dos combóios da linha de Cacilhas

A partir do dia 10 dêste mês os combóios n.ºs 9 e 11 da linha de Cacilhas, passaram a ter 30 segundos de paragem em Azinheira para embarque e desembarque de passageiros.

Desde o mesmo dia foram estabelecidos na linha de Cacilhas mais dois combóios, n.ºs 16 e 19, que partem respectivamente, de Lisboa-Terreiro do Paço às 14-10 e do Seixal às 16-32, para chegarem ao Seixal às 15-25 e a Lisboa às 17-55.

Brindes e Calendários

Da Farmacia Franco, Filhos (Pedro Franco & C. Ld.º) recebemos 5 calendários para o próximo ano de 1927, que agradecemos.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sobre o pedido da ligação das linhas ferreas do Porto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães

(Continuação do N.º 935)

Quanto à liquidação do rendimento líquido para determinação do complemento de juro garantido, propõe a requerente que se adopte o coeficiente médio de exploração das linhas, o que parece razoável, pois o novo troço deve ter certa intensidade no movimento. As receitas líquidas do troço a adicionar-se-hão, não só os impostos e participações de receita cedida nos termos da lei de 1899, mas o saldo da receita líquida das duas linhas existentes depois de satisfeitos os encargos e deduzidos 10 por cento para dividendo das acções.

Por esta forma reverte a favor dos encargos da nova linha o incremento de receita das actuais, devido a seu influxo.

Se examinarmos os resultados do exercício de 1925 nas duas companhias que se pretende fundir chegamos aos seguintes números em contos:

Receitas	Póvoa	Guimarães	Total
Receitas do tráfego	5:617	2:979	6:596
Receitas fora do tráfego	21	19	40
Receitas diversas	96	14	110
Total	5:734	3:012	6:746
Despesas de exploração	3:228	2:727	5:955
Juros e amortizações	59	59	98
Contribuições e diversos	404	115	519
Total	3:671	2:901	6:572
Capital-acções	545	300	845

Nos 404 contos de diversos da Companhia da Póvoa figuram 268 contos de aquisição de material e obras e 85 de anuidade ao Estado, que parece ser por conta do material alemão recebido, pois as contribuições estão incluídas nas despesas de exploração.

Os excedentes do exercício, sem contar com 64 contos de saldo do anterior, somaram 147 contos; de modo que ainda ficaria um saldo de 89 contos depois de deduzido um dividendo de 10 por cento.

E como a receita da linha antiga deve ser aumentada pelo facto da sua ligação, vê-se que podem contribuir com um subsídio importante para os encargos do novo troço, que terá 16 a 22 quilómetros de extensão.

Importa, porém, observar que a Companhia da Póvoa é obrigada a construir com os seus próprios recursos o dispendioso troço da Boa Vista à Trindade, que, se determina aumento considerável de receitas, implica também um grande encargo financeiro.

Parece, pois, admissível a formula financeira proposta da Companhia.

Quanto à duração da concessão, foi fixada a linha da Póvoa em 90 anos no contrato de concessão do prolongamento da Boa Vista à Trindade.

Não pode a duração da nova concessão exceder aquele prazo, devendo exprimir todos na mesma data. E como a fusão ajustada com a Companhia de Guimarães tem de ser aprovada pelo Governo, dever-se-há aproveitar o ensejo para fixar a duração da concessão, dando termo a todas na mesma data.

Não julga o Conselho finda a sua missão com a apreciação pura e simples do pedido submetido ao seu exame. O artigo 8.º do decreto n.º 11:898 autoriza-o a tomar a iniciativa de propor as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resolução de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede ferroviária.

Com a concessão da linha de ligação das da Póvoa e Guimarães acha-se intimamente relacionado o plano a que haja de se subordinar a conclusão da rede de caminhos de ferro secundários do Minho, de modo que se assegure a conveniente unidade de exploração. Por ela se pronunciou a Junta Consultiva por diversas vezes, conforme atrás foi referido.

As duas linhas em exploração constituem o tronco de que devem irradiar as diversas ramificações. A linha da Póvoa convergem as que hão-de servir Esposende e Barcelos e prolongar-se ao longo da costa até Darque.

Da de Guimarães irradia a que irá por Braga aos Arcos, Monsão e Melgaço, a de Fafe a Cavez, a de Vizela pela Lixa a Penafiel e Entre os Rios e outros troços.

São principalmente os 28 quilómetros de Guimarães a Braga e os 48 de Braga aos Arcos, que importa construir primeiro e que junto aos troços de Trofa a Pedras Rubras e de Laundos a Esposende e Esposende a Barcelos na extensão de 42 quilómetros somam cerca de 120 quilómetros a construir num prazo que pode ser razoavelmente de quatro a seis anos. Tomando para a base de custo 350.000\$ por quilómetro, o capital necessário representará 42.000.000\$, cujo juro a 9 por cento representaria 3.780.000\$.

As câmaras municipais interessadas na construção das linhas da Póvoa a Esposende por Braga a Guimarães haviam assumido o encargo do juro garantido mediante o lançamento de adicionais às contribuições do Estado.

Afigura-se excessivo o ónus imposto assim às câmaras municipais em relação a linhas de interesse geral, que vem criar novas receitas para o Estado.

Justo é que este compartilhe os encargos, tanto mais que pelo decreto n.º 12:103 ficam disponíveis para o Tesouro 10.800 contos anuais de imposto sobre caminhos de ferro, que revertiam em boa parte para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

A extensão das linhas concedidas pela lei n.º 1:632 a Francisco de Sousa Magalhães era de 76 quilómetros proximamente, a saber: 16 quilómetros da Póvoa a Esposende e 60 de Esposende a Guimarães por Braga. O capital a que se garantia o juro de 7 por cento sobre a base de 12.000\$ ouro por quilómetro, somava 19.150 contos, o que representava 1.340 contos de juros.

Se fosse concedida a elevação requerida do juro a 9 por cento e do capital por quilómetro a 18.000\$ ouro ou 378 papel, o capital garantido elevar-se-ia a 28.800 contos com o juro de 2.592 contos, aceite pela maioria dos concelhos atravessados pelas linhas.

Afigura-se um pouco inconsiderada essa aceitação. Se às câmaras incumbir apenas metade do encargo, responderiam por cerca de 1.600 contos a dividir pelos concelhos da Póvoa, Esposende, Barcelos, Braga, Guimarães, Vila Verde, Ponte da Barca, e Arcos, a pro-rata dos quilómetros construídos dentro de cada concelho. É manifesta a conveniência e até a necessidade do desenvolvimento da rede ferroviária do Minho.

Encontra-se o Estado perante o princípio incontestável da conveniência de unificar a construção e exploração dessa rede secundária e perante factos que se impõem à sua consideração.

Os troços principais dessa rede, já construídos e que são a chave das suas relações com o seu empório comercial e testa marítima, pertencem a duas companhias de facto fundidas, enquanto não estão de direito, que construiram 120 quilómetros sem auxílio do Estado e se encontram em situação financeira e desafogada.

As chamadas linhas do Alto Minho foram concedidas, em termos irrealizáveis, a uma empresa que se ia fundir com aquelas companhias e cuja concessão foi declarada caduca.

Por lei de 1924 foram concedidos alguns troços de linhas, sem garantias eficazes de realização, menos prezando-se o princípio da conveniente unidade da rede.

Entende este Conselho que é de boa política ferroviária assentar o princípio como base de realizações e aceitar o facto servindo-se da Companhia que se forme pela fusão das da Póvoa e Guimarães como instrumento dessa realização sobre as seguintes bases :

a) Concessão e construção dos diversos troços da rede secundária do Minho consoante as circunstâncias o permitam;

b) Elaboração do projecto e orçamento da cada troço, sendo a cifra do orçamento o limite máximo de capital a que se garante juro até o máximo de 9 por cento e acrescentando-se ao capital os juros intercalares durante a construção;

c) Avaliação global de todas as receitas líquidas da rede, sendo previamente deduzidos os encargos das linhas não garantidas e o dividendo de 10 por cento do capital-acções das companhias, indo o saldo encontrar-se com o

juro garantido aos novos troços para liquidação do complemento adiantado pelo Governo;

d) Contribuição dos concelhos atravessados pelos novos troços na proporção de metade do complemento de juro garantido, repartida por estes concelhos na proporção do produto do número de quilómetros pelas contribuições gerais do Estado em cada um.

Depois da remodelação dos impostos efectuada pelo decreto n.º 12:105, deve deixar de ter aplicação a cedência dos impostos de trânsito e sêlo prevista na base 5.ª, n.º 7.º, da lei de 14 de Julho de 1899.

Também não é de aconselhar a partilha das receitas líquidas da afluxo do tráfego, cuja liquidação é laboriosa e que desfalca os recursos dos Caminhos de Ferro do Estado. Desde que se dê a garantia de juro em termos razoáveis, e que o respectivo encargo saia do produto do imposto ferroviário, não se justifica a cedência de impostos nem a compartilha de receitas. Apenas é de aconselhar a isenção de impostos em dividendos e juros de obrigações concedida pelo n.º 8 da referida base 5.ª;

e) Contribuição do Estado com material fixo e circulante das reparações alemãs como capital, que se deduz ao custo da construção, diminuindo a importância a adiantar para complemento do juro garantido.

Esse fornecimento deve dar lugar a uma certa participação no capital da Companhia com as regalias inerentes, sem absorção porém desta pelo Estado.

Finda assim esta exposição, cuja extensão se justifica pela importância e complexidade do assunto, é este Conselho de parecer, em resumo e conclusão :

(Continua)

Fundição Tipográfica

SERRALHERIA MECANICA
Fabrica de Filetes de Bronze e Carpintaria

Telefone
Norte
4236

A FUNTIPO
PROPRIETARIO E DIRECTOR-TECNICO
P. GINI.

Endereço
Telegráfico :
TIPOGINI

Execução rápida de todo o material para tipografias

MINERVAS, PRELOS, ROLOS CILINDRICOS, ETC.

A primeira casa no paiz que tem sempre a maior variedade
de tipos e a mais esmerada no fabrico

FUNDIÇÃO
Rua Nova da Piedade, 60-A

ESCRITORIO E DEPOSITO
Rua Nova da Piedade, 62-A

LISBOA

DEPOSITO NO NORTE - Rua do Almada, 438
PORTO

Doenças

Sexos		Idades	Número de doentes
Varões	Fêmeas		
		De 1 a 19 annos	Menos de 1 anno
		De 20 a 39 annos	
		De 40 a 59 annos	
		De mais de 60 annos	
Total			