

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 943

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 Heroismo: José Maria dos Santos

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

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

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

## ANEXOS DESTE NUMERO

*Caminhos de Ferro do Estado*—Aviso ao Público—Transporte de mercadorias destinadas a Machede e Montoito na linha de Evora a Reguengos

## SUMÁRIO

A linha de Evora a Reguengos, por J. Fernando de Sousa.	pag. 89
Mendonça e Costa.	» 91
Promoções na C. P.	» 91
Publicações Recebidas	» 92
Viagens e transportes	» 93
Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha, pelo Visconde de Alcobaça	» 94

União Internacional de Caminhos de Ferro	pag. 96
Linhas Portuguezas	» 96
Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide	» 97
Porto de Lisboa	» 97
Linhas Estrangeiras	» 98
As carruagens de luxo nos C. F. Ingleses	» 99
A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.	» 100
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	» 100
Centenário do primeiro caminho de Ferro Francês	» 100
Uma grande carruagem automotora petrol-eléctrica da «Boston & Maine Rail-road	» 101
Engenheiro Vasconcelos e Sá	» 101
Parte Oficial	» 102

## A linha de Evora a Reguengos

por J. FERNANDO DE SOUZA

VAE ser afinal aberto á exploração o troço do caminho de ferro de Evora a Reguengos. Importa recordar a história acidentada d'essa obra, cuja realisação demandou vinte e cinco anos! Um quarto de seculo para construir 40 quilometros de linha facilima sem terraplenagem nem obras de arte dignas de menção.

\*  
\* \*

Em 1884 foi encarregada uma comissão técnica de engenheiros portuguezes e espanhoes da escolha do local para atravessamento de fronteira por uma linha que de Evora se dirigisse a Zafra a entroncar na linha de Merida a Sevilha. Considerou-se então essa linha de Evora por Cheles a Zafra a melhor ligação de Lisboa com a Andaluza, de preferencia á de Beja por Pias a Paymogo.

O acordo tecnico realizado não chegou a ter sancção diplomatica.

Em 1898 Elvino de Brito perfilhou o plano que lhe propuz, publicando o decreto de 6 de outubro de 898, que encarregou duas comissões técnicas do delineamento das redes complementares ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo, sujeitando a inquerito os respectivos planos.

O plano da Comissão do Sul, de 15 de maio de 1899, depois de apreciado pelas estações consultivas, deu logar ao decreto de 27 de novem-

bro de 1902, no qual foi incluída a linha chamada *do Guadiana*, de Evora ao Pomarão por Reguengos, Mourão, Moura, Pias, Serpa ou Aldeia Nova e Minas de S. Domingos.

O primeiro troço d'essa linha, de Evora a Reguengos, era de facil construção e servia uma região de grande valor agricola.

Ao Sindicato agricola presidia o Dr. Joaquim Rojão, homem de grande prestigio e que se interessava devotadamente pelo progresso da sua terra.

Graças aos seus esforços foi incluído aquele troço nos que a lei de 1 de julho de 1903 autorizava a construir e por portaria de 19 de janeiro de 1904 foi ordenada a elaboração do projecto.

Foi este dividido em tres lanços: o primeiro de Evora ao Perdiganito com 13:353 metros, o segundo do Perdiganito a Montoito com 10:936 metros e o terceiro de Montoito a Reguengos, com 10:163 metros, somando todos 40:205 metros, orçados em 481.300\$00 ou 11.971\$00 por kilometro.

Previam-se economias nas expropriações, que seriam em grande parte gratuitas.

As portarias de aprovação dos projectos foram de 4 de janeiro de 1907 para o 1.º lanço, de 21 de setembro e 5 de outubro de 1909 para o 2.º e 3.º. Nesta altura em que os trabalhos podiam ser começados, mas em que não havia disponibilidades suficientes do fundo especial, cujos



recursos estavam affectos a outras construções, lembrei ao Dr. Rojão o sistema que poucos anos antes fizera adoptar para o ramal de Aldegalega e foi quasi simultaneamente aplicado a êsse e ao de Montemór. A camara municipal contraíria o empréstimo da quantia necessária. A receita bruta do ramal seria consignada à anuidade respectiva, suprimindo a camara o *deficit*, se o houvesse, o que não era provável. O Estado tomaria sobre si as despesas de exploração que seriam sobejamente compensadas pelo afluxo do tráfego do ramal às linhas em exploração.

Esta fórmula adoptada por decreto de 7 de junho de 1907 para o ramal de Aldegalega, e de 12 do mesmo mês e ano para o de Montemór, deu excelente resultado. O primeiro custou 94 contos e a receita foi logo no início dupla da anuidade; o segundo custou 212 contos e teve receita superior ao encargo. O mesmo havia que prever para o troço de Evora a Reguengos, tanto mais que o Sindicato se obrigava a obter a expropriação gratuita de boa parte dos terrenos.

Elaborei por isso, de acordo com o Dr. Rojão, um projecto de lei, autorizando a Camara a contrair um empréstimo de 500 contos nas condições indicadas, projecto que foi apresentado à Camara dos Deputados em 14 de agosto de 1909 pelos Srs. Dr. Caeiro da Mata, Joaquim Heliodoro da Veiga, Roberto da Cunha Baptista e José Cabral Correia do Amaral, sendo aprovado nessa discussão.

Nesta ocasião pediu intempestivamente a mara de Montemor que os compromissos do empréstimo passassem para o Estado, quando nenhum encargo pesava sobre ela. Era apenas o desejo de ficar liberto para contrair novos empréstimos.

Tanto bastou para que na Camara dos Pares se fizesse opposição ao projecto, duvidando-se da exactidão do orçamento e o projecto ficou pendente.

Poucos meses depois o Sr. Conselheiro Moreira Junior apresentou um projecto de lei, no

qual providenciava sobre a immediata construção da linha de Reguengos.

Foi finalmente aprovado o primitivo projecto nas duas camaras e transformado em lei de 27 de Janeiro de 1912.

A construção começou lentamente em 1913. Em 30 de junho de 1914 estavam apenas gastos 61 contos.

Um troço cuja construção não demandava mais de dois anos levou assim 15 para ser concluido, agravando-se consideravelmente o custo e perdendo-se considerável muito do tráfego.

Chegaram a ser desviados para outras linhas os carris que para aquela haviam de ser adquiridos.

Por vez o Dr. Rojão não teve a grande alegria de ver realizado o melhoramento por que tanto trabalhou, com uma tenacidade admirável.

Por isso o seu nome deve ser lembrado com gratidão quando Reguengos começar a usufrir o inestimável benefício da viação acelerada.

\* \* \*

Não deve dar-se por terminado o esforço a empregar.

Ha que prolongar a linha a Mourão e Moura e assentar de vez na ligação com a vizinha Espanha onde se tem ultimamente falado da construção da linha de Zafra a Jerez de la Caballeros em direcção à fronteira para enlaçar em Moura com a linha do Guadiana.

Assim se conseguiria trazer ao porto de Lisboa uma corrente apreciável de tráfego e facilitar a exploração de uma importante zona mineira, quasi sem ter que construir linhas em Portugal.

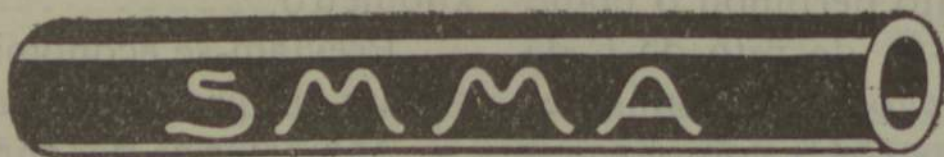
Basta para isso que se reduza ao seu justo valor o inconveniente alegado sob o ponto de vista militar de mais uma linha atravessando a fronteira do Sul do Tejo. As lições da última guerra mostraram bem que tem secundário valor considerações defensivas d'essa natureza, sobre as quais prevalecem legitimamente as conveniências económicas.

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,  
agua, gaz, etc.

Tubos  
reaquecedores



Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gaz  
comprimido

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

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

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



## MENDONÇA E COSTA

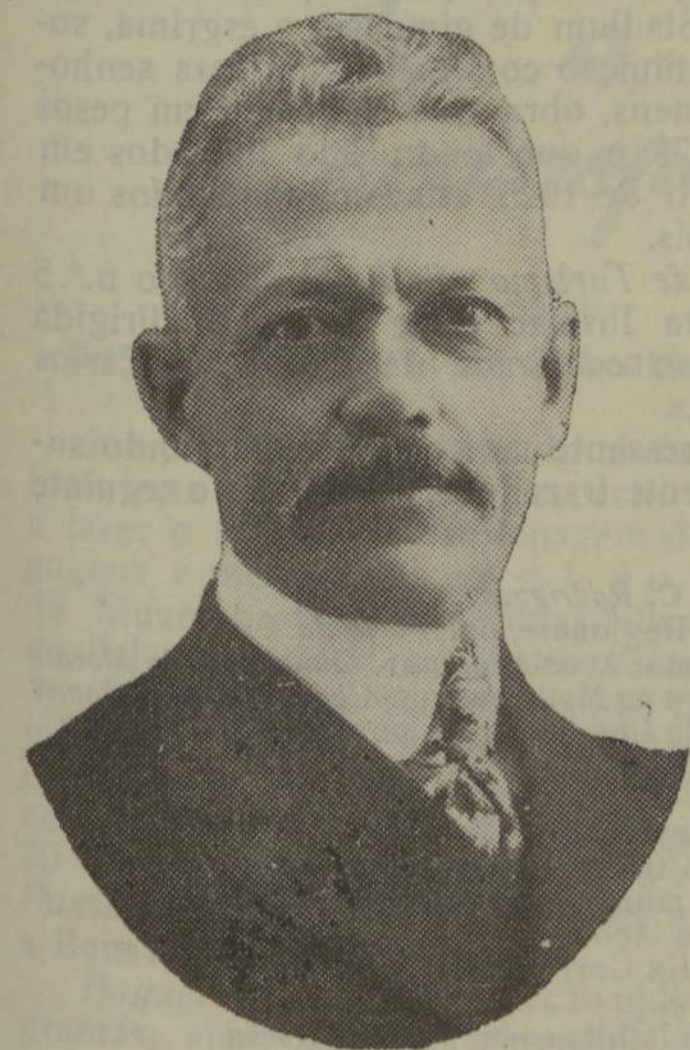
Passou no dia 19 do mez findo o quarto aniversário do falecimento ao nosso querido director, fundador desta revista, Mendonça e Costa.

Numa época de ambições violentas, caracterizada especialmente pelos atrevimentos da mediocridade e pelo seu triunfo, em que o trabalho é condição que se julga, com frequência, perfeitamente dispensável para se marchar na vida, é dever apontar aqueles que da inteligência, do trabalho e da bondade, fizeram os instrumentos com que cercaram de prestígio o seu nome e realizaram utilidades para o país.

Mendonça e Costa é um desses nomes. O que êle foi como homem inteligente, laborioso e de coração, sabem-no os que com êle conviveram e documentam-n'o não só as numerosas distinções que em vida

lhe foram concedidas como prémio da sua obra, mas também as significativas manifestações de sentimento que a sua morte originou.

Bem mereceu Mendonça e Costa essas manifestações como bem merece a sua memória a saudade que — nestes tempos materialões em que *les morts vont vite* — permanece viva no espírito das pes-



L. de Mendonça e Costa

soas que com êle mais de perto trataram.

Porque a sua obra foi realmente valiosa.

Porque o seu coração foi realmente bom.

A actividade extraordinária de Mendonça e Costa documentou-se em meio seculo de trabalho inteligente e útil.

Como jornalista êle deixou em muitos jornais, inúmeros artigos cheios de interesse, de ponderação, de competência, sobretudo aqueles artigos em que versava assuntos ferroviários que conhecia como poucos.

Duas divisas podia Mendonça e Costa ter escolhido para a sua vida:

Pelas suas extraordinárias qualidades de trabalho, pela sua incansável actividade, a divisa de Voltaire: *Toujours au travail* ou a de Walter Scott: *Nunca estar sem fazer alguma coisa*.

## PROMOÇÕES NA C. P.

Foi grande o número de nomeações e promoções que no comêço dêste ano se deram no pessoal superior da C. P., das quais destacaremos as seguintes:

Nomeados: — Sub-Director da Companhia, o Sr. Álvaro de Lima Henriques, antigo Engenheiro chefe de exploração; Engenheiro Adjunto à Direcção Geral, o antigo Chefe de Material e Tracção, Sr. Jorge Malheiro, que havia anos se encontrava afastado da Companhia, em gôso de licença;

Secretário Adjunto da Direcção Geral, o Sr. Vasco Ferreira de Moura, que antes exercia o cargo de Secretário da Construcção;

Engenheiro Chefe da Exploração, o Sr. Carlos Bastos, Engenheiro Chefe Adjunto, tendo sido na vaga deixada por êste senhor, nomeado o Engenheiro José Pereira Barata, antigo Director da Exploração do Vale do Vouga, que desempenha cumulativamente o cargo de Chefe do Serviço do Movimento.

No Serviço do Tráfego, foi promovido a Chefe de Serviço Adjunto, o antigo Sub-Chefe de Serviço, Sr. João Avelino Alvarez y Oliveira.

Na Divisão de Via e Obras, foi o Engenheiro Sr. Fontes Pereira de Melo nomeado Sub-Chefe da Divisão; o Sr. José Teles da Silva promovido a Engenheiro Sub-Chefe da Conservação da Via; a Engenheiro Sub-Chefe de Serviço, o Engenheiro Adjunto Sr. Sousa Nunes; a Sub-Chefe do Serviço de Estudos, o Engenheiro Adjunto, Sr. António Ferrugento Gonçalves, e a Inspector das instalações eléctricas externas o Sub-Inspector Sr. Raúl Viegas.

Na Divisão de Material e Tracção foram promovidos a Sub-Chefes de Serviço os engenheiros Srs. Pedro de Brion e Manuel Couceiro; a Engenheiro Principal das Oficinas, o Sr. Adrião Sequeira; a engenheiros adjuntos, os Srs. Angelo Cluny, Manuel Saraga Seabra, Valentim Bravo e Cunha Monteiro; a engenheiro adido, o Praticante Costa Carvalho.

A Inspector Principal, foi promovido o Sr. Inspector Bernardo Pires e a Chefe de Repartição os Sub-Chefes Gabriel Berard e Américo Pereira.

Na Divisão da Construcção foram nomeados Engenheiros Sub-Chefes de Serviço, os Srs. Calaynho de Azevedo e Jaime Martins, e Architecto o Sr. Luiz Cunha.

Pela sua ância de saber, a divisa do historiador R bertson: *Vita sine literis mors est*.

\* \* \*

Prestada esta homenagem à memória do nosso falecido director que deve ser apontado como exemplo do que pode o trabalho aliado à inteligência e ao coração, que a sua alma descance em paz e que continuem prosperando as obras que ele fundou.

Sua filha a Snr. D. Julieta de Mendonça e Costa, mandou rezar, na Igreja, da Conceição Nova, pelas 9 horas e meia, uma missa por alma de seus falecidos pais, D. Maria José Ferreira de Mendonça e Costa e L. de Mendonça e Costa.



# Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

*Boletim de Previdência Social*—Temos presentes o n.º 16 deste Boletim, interessante publicação do Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Social, antigamente dependente do extinto Ministério do Trabalho e actualmente do Ministério das Finanças e que é dirigido pelo ilustre médico sr. Dr. João Luiz Ricardo.

Este Boletim que se refere aos meses de Janeiro a Dezembro de 1925, compõe-se de duas partes, cujo sumário é o seguinte:

Parte I—*Custo da vida e salários desde 1914 a 1926.*

*Assistência pública em Portugal.*

*Mapas dos subsídios concedidos pelo Instituto de Seguros Sociais às instituições de assistência.*

*Alvitres das associações de classes para atenuar a crise do trabalho em diferentes indústrias.*

Parte II—*Legislação sobre horário de trabalho. Movimento associativo.*

Uma das questões mais interessantes abordadas neste boletim é, sem dúvida, a do custo da vida e salários desde o início da guerra até 1926.

O boletim insere dois gráficos bem ilustrativos deste assunto; um, gráfico aritmético, comparativo da marcha do custo da vida e dos salários com os respectivos índices números; outro gráfico logaritmico, relativo às variações do custo da vida.

O gráfico logaritmico traduz as variações do custo da vida proporcionalmente ao exercício dos salários, isto é por percentagem.

Digno também de ser lido com atenção é a noticia relativa à «Assistencia publica em Portugal».

*Boletim da Agenncia Geral de Colónias.*—Está publicado mais um número d'esta bela revista.

O primeiro artigo do novo volume deste boletim refere-se aos diversos aspectos do problema da borracha e á ultima exposição de Paris, salientando a representação que Portugal teve nesse certame, devido em grande parte, á Agencia Geral das Colonias.

As monografias das colonias portuguesas que constituíram em Paris um precioso elemento de propaganda a favor das nossas colonias, foram elaboradas pelo sr. Armando Cortesão, official de marinha sr. Almeida Pinheiro e pelo agente de Angola sr. Mimoso Moreira, e cada uma delas inseré a noticia histórica, constituição e posição geográfica, orográfica e hidrográfica, portos e enseadas, clima e população, agricultura, fauna, industria, administração, movimento comercial e situação economica da colonia a que se refere. Todas estas memorias são acompanhadas de gravuras e mapas elucidativos.

O novo numero do Boletim descreve os ultimos serviços prestados pela Agencia Geral das Colonias, insere dados sobre procura e oferta de trabalho, os ultimos diplomas da legislação colonial, cotações de generos coloniais na praça de Lisboa, informações e noticias, a revista da imprensa colonial portuguesa e estrangeira, bibliografia e o resumo, em francês e inglês, de tudo o que de mais importante figura nas paginas anteriores.

E' uma revista notabilissima, que não receia confrontos com nenhuma do mesmo genero publicada lá fóra e que constitui hoje um elemento imprescindivel para todos os que se interessam pelas nossas colonias.

*Boletim de Obras Públicas (Argentina).*—Temos presente os números do "Boletim de Obras Públicas" da Argentina, excelente publicação mensal editada pelo Ministério das Obras Públicas daquele país e dirigida pelo Subsecretário do Ministério, Sr. Nereo Gimenez Melo, relativos aos meses de Novembro de 1926 e Janeiro último.

Todos esses três números vêm recheiados de artigos e noticias interessantes, relativos a planos e melhoramentos de vária ordem a pôr em execução, das quais destacaremos o plano dos trabalhos do Caminho de Ferro Pan-Americano, na parte correspondente ao território argentino, o plano de obras dos Caminhos de Ferro do Estado, para as quais o orçamento prevê a verba anual de pesos 20.000:000\$; um magnífico relatório sobre o problema da viação pública; um relatório sobre o Stadium de gymnásio e esgrima, soberba instituição com balneários para senhoras e homens, obra que importou em pesos 148:004,82\$ e que tendo sido iniciados em Novembro de 1925 estavam concluídos um ano depois.

*Revista Insular e de Turismo*—Está publicado o n.º 5 da Revista Insular e de Turismo, dirigida pelo nosso camarada de Redacção Carlos d'Ornellas.

A interessante revista, vai melhorando successivamente trazende este número o seguinte sumario:

Evora, por C. Rodrigues

Interesses Regionais, por Porto da Cruz

Regionalismo Açoriano, por Guilherme de Moraes

A Literatura na Madeira, por Alberto Figueira Gomes

A sinistrada Ilha do Fayal, por Machado Toledo

Mendonça e Costa

Elegancias

A Nossa Reuista

O Raíd de Circumnavegação

Os nossos mortos, por Jayme de Figueiredo

Grémio dos Açores

O Caso Felix Correia

«A Estribo»

Se a vida é isto apenas, por José Rocha

Argumento de força

Notas do mes, por Tacitos

Ao ritmo da saudade, por Soeiro da Costa

Os vinhos da Madeira, por Alexandre Santos

Ecos

Agradecemos os exemplares recebidos:

*Gaceta de los Caminos de Hierro*—N.ºs 3:505 e 3:506, de 1 e 10 de Março.

*Revista Tecnica de la Ferrovie Italique*—N.º 2, de 15 de Fevereiro de 1927.

*Brazil-Ferro-Carril*—N.º 490, de 19 de Fevereiro de 1927.

*L'Energia Elctrica*—N.º 2, Fevereiro de 1927.

*Informacion*—N.º 320, de 14 de Março de 1927.

*Buletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer*—N.º 2, Fevereiro.

*Los Caminos de Hierro*—N.º 25, de 15 de Março de 1927.

*Buletin de L'Association du Congrès des Chemins de Fer*—N.º 3, Março de 1927.

*Railwai Gazette*—N.º 11, de 18 de Março de 1927.

*A. B. C.*—N.º 349, de 24 de Março de 1927.



# BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

## DANCING

DE

## LISBOA

### Viagens e Transportes

#### Despacho Central de Salvaterra de Magos

No dia 20 do mês passado abriu à exploração em Salvaterra de Magos um Despacho Central destinado a fazer o serviço de camionagem de passageiros, bagagens e mercadorias em g. v. e p. v., entre a estação de Muge, na linha de Vendas Novas, e as povoações de Salvaterra de Magos e Benavente.

Os transportes são regulados pela Tarifa de Camionagem que a Empresa de Viação Salvaterrense, proprietária do despacho, estabeleceu de acordo com a C. P. e que entrou em vigor no referido dia 20 e cujos preços são os seguintes:

*Passageiros*—Da Estação de Muge a Salvaterra—6\$00 a Benavente—8\$00.

*Bagagens*—Por cada fracção indivisível de 10 quilogramas, além do peso concedido gratuitamente pela tarifa geral—para Salvaterra\$—70; a Benavente—1\$00.

*Volumes de peso até 10 quilos*—por cada volume—\$90;

*Mercadorias, animais taxados a peso no caminho de ferro dinheiro amoedado, em gv*, por cada 10 quilos—\$70; Mínimo de cobrança por expedição—1\$00.

*Mercadorias em p. v.* Por fracção de 10 quilos—\$50. mínimo de cobranças por expedição—1\$00.

As expedições de peso superior a 3.000 quilos têm a redução de 10 %.

A camionagem de mercadorias tanto de g. v. como de p. v. efectua-se apenas entre a estação de Muge e o Despacho Central de Salvaterra.

O transporte dos passageiros é feito em camionetes apropriadas assentes sobre pneumáticos, oferecendo bastante comodidade.

As condições das tarifas são similares às dos outros Despachos Centrais da C. P.

Este serviço é importantíssimo para as povoações de Salvaterra de Magos e Benavente que dentro de pouco tempo terão ocasião de apreciar o quanto elle terá encorrido para o seu desenvolvimento económico.

#### O novo horario da linha de Cascais

A Sociedade Estoril, no intuito de melhorar o serviço, modificou a partir do dia 5 do mês passado o horário dos combóios da linha de Cascais. Essas modificações representam, por assim dizer, uma satisfação ás reclamações dos passageiros que iniciam diáriamente as suas ocupações logo de manhã por volta das 7 e 8 horas, e dos que tendo de regressar de Lisboa a suas casas por volta das 20 horas não tinham combóio que os servisse.

Por estes motivos foram introduzidos mais quatro combóios por dia.

Também para acorrer ás conveniências de grande número de passageiros que são empregados bancários e que aos sabados terminam o serviço às 12 horas, a Sociedade Estoril criou mais dois combóios aos sabados apenas, que partem do Cais do Sodré as 13-10 e às 15 horas.

O serviço aos domingos e aos dias feriados foi também melhorado, tendo sido estabelecido um horário diferente dos dias úteis, de acordo com as correntes mais intensas que se acentuam nesses dias e que são em sentido inverso ao dos dias de trabalho.

Pelo novo horário, as partidas do Cais de Sodré efectuem-se às horas seguintes, nos dias úteis: 0.00, 1.00, 3.00, 6.42, 7.72, 8.52, 9.20, 9.50, 9.52, 10.50, 10.52, 12.38, 13.10, 14.20, 15.00, 16.00, 17.20, 17.22, 17.50, 18.20, 18.22, 18.50, 19.20, 19.22, 19.50, 20.20, 21.30 e 23.00.

De Cascais para Lisboa as partidas são às horas seguintes: 0.00, 1.00, 5.39, 6.49, 7.39, 8.35, 8.49, 9.05, 9.35, 9.49, 10.05, 10.35, 10.49, 11.35, 13.15, 14.20, 16.00, 17.19, 19.05, 18.19, 18.35, 19.05, 19.35, 20.05, 21.20 e 23.00.

#### Prasos de transporte

—A Companhia da Beira Alta publicou um Aviso segundo o qual a partir de 20 de Março último o regime de prasos de transporte é o seguinte:

*Em grande velocidade:*

a) Os transportes fúnebres e remessas de metálico ou valores, criação e animais vivos, gêlo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e pescaria frescas, hortaliças e frutas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a tarifa geral (seu art. 58.º e § único) para as remessas de grande velocidade.

b) Quaisquer outras remessas de grande velocidade não designadas na anterior alínea a) serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por cada fracção indivisível de 125 quilómetros, e de 24 horas para cada uma das seguintes fracções de 30 quilómetros não se contando neste prazo o dia da expedição nem o da entrega.

—A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro também publicou um Aviso ao Publico com data de 16 de Março último, segundo a qual as disposições sobre prazos de transporte em vigor são as seguintes:

A partir desta data, é reduzido a 25 % o aumento de 50 % dos prazos de transporte, expedição, transmissão e entrega de mercadorias nas linhas espanholas, á excepção das abaixo mencionados, que continuam sendo transportadas dentro dos pasos regulamentares:

Peixe fresco, gado bovino, lanífero, caprino, e suino, assim como frutas frescas, hortaliças e legumes frescos, quando sejam transportados em grande velocidade.



# Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha

pelo VISCONDO D'ALCOBAÇA

## II

(Continuação do n.º 942)

A plataforma ou piso de madeira assenta sobre vigas de aço de 6<sup>m</sup>,50 de vão, ligadas por pequenas vigas transversais, que apoiam em estacadas em linha de oito para a plataforma e de três no viaducto que conduz à margem.

As estacas ou colunas são formadas por 6 tubos de 3 metros de comprimento, calçados com hélices Mitchell. A maneira ou sistema com que foram cravadas estas colunas, merece referência em especial.

Dos excelentes elementos que nos foram amavelmente facultados por D. Francisco Montenegro, engenheiro director do porto, podemos colher informes do processo que ali foi usado.

Sobre um andaime que se deslocava à medida que os trabalhos iam avançando, montou-se um cabrestante eléctrico, accionado por corrente recebida de uma pequena central eléctrica, instalada na margem do rio. Este sarilho por sua vez movia por intermédio de três fortes cabos de cânhamo, três volantes.

Em tubos dos aparelhos de cravar com que a Junta tinha realizado outras obras, abri-

ram-se rôscas, com passo igual à hélice da coluna a cravar e fixaram-se ao andaime umas porcas de parafuso. Estes tubos tinham duas ranhuras ou entalhes, nas quais deslisavam 2 chavetas fixas ao volante.

O volante, que era movido pelo cabo sem fim do cabrestante, arrastava no seu movimento de rotação o tubo com as duas ranhuras e por conseguinte penetrava na porca fixa no andaime, de modo que ao mesmo tempo a hélice ia entrando no terreno.

O peso total deste andaime móbil, com os aparelhos e um contrapeso, era de 80 toneladas, distribuídas uniformemente sobre seis pontos de apoio.

Os tramos metálicos, compostos de três vigas e de dez viguetas, eram montados em terra e rebocados ao local numa jangada, que os colocava entre as colunas que se tinham cravado e daqui içados ao seu lugar definitivo por uma roldana, acionada pelo cabrestante.

Durante o tempo desta construção montaram-se

4:600 toneladas de material por este processo, sem se ter dado qualquer desastre ou avaria de maior.

A construção terminada, procedeu-se aos usuais ensaios de resistência. Por cima de cada coluna da estacada colocaram-se 24 toneladas de sobrecarga, em caixas de ferro, cheias de lingotes, que, adicionadas ao peso da plataforma e ao peso próprio da coluna, dava uma carga total incidindo sobre a hélice de 31 toneladas, em lugar das 23,5 toneladas, estipuladas no caderno de encargos do projecto. Apesar do excesso na carga, não se produziu o menor assentamento nas colunas.

O custo da construção deste molhe foi de 1.961:594 pesetas e com a aquisição das 8 gruas eléctricas "Krupp", de material circulante e de 4 locomotivas affectas ao serviço no molhe, assim como a sua conservação até 1912, inclusivé, orça tudo num total de 3.100:000 pesetas.

### MOLHE SUL.

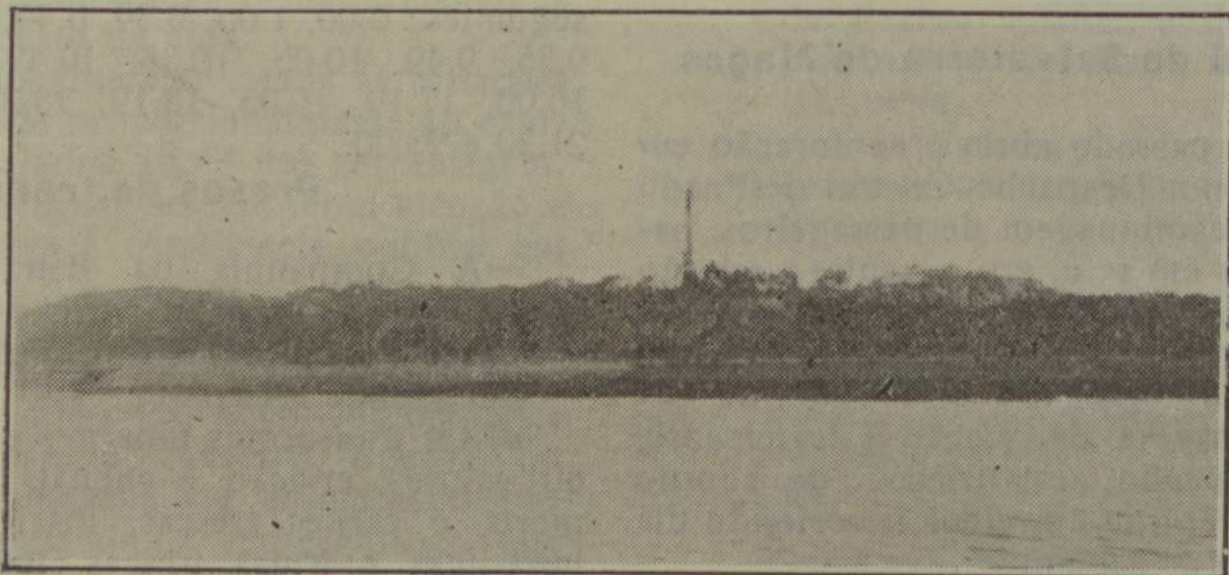
Este molhe do mesmo tipo que o molhe norte, começado em 1881 e ampliado mais tarde, tem actualmente 155 metros por 27 1/2 metros

de largo. A construção é metálica, à excepção da cabeça do molhe.

A parte em ferro compõe-se de tubos verticais de fundição de 30 centímetros de diâmetro, calçados de rosca com o mesmo diâmetro. Estes tubos formam colunas, tendo de vão longitudinal 6 metros e 3 metros no sentido transversal.

Nada apresenta de especial a sua construção, estando dotado de oito guindastes a vapor de 4 toneladas de carga, distribuídos em igual pelos quatro barcos que atracam ao molhe, que está ligado por via férrea à estação de caminho de ferro de Huelva e aos armazens situados na zona.

A construção deste molhe custou um milhão e duzentas e noventa e quatro mil pesetas, estando incluído neste preço as ampliações que sofreu e as despesas de conservação de 1904 até 1912, ambos incluídos, foram de cento e onze mil e quinhentas e nove pesetas.



*Convento de La Rabida (Huelva) e monumento a Christovão Colombo*



## MOLHE DA COMPANHIA DO RIO TINTO.

Este molhe, privativo da Companhia das Minas do Rio Tinto, foi construído em 1874. A exportação do minério da companhia faz-se por este molhe; vindo em caminho de ferro das minas a 83 quilómetros do porto. Serve igualmente à importação dos materiais que as minas necessitam na sua exploração, tais como carvão, ferro, máquinas, etc.

O comprimento do molhe, incluindo um viaduto em madeira, com 229 metros, é de 805 metros. Consta de três pavimentos em curva, que assentam sobre estacas de ferro Mitchell, fazendo a descarga do minério pelos dois pavimentos superiores por quatro tremónhos que conduzem o minério directamente aos porões dos navios atracados ao longo do molhe.

Pelo pavimento ou ponte inferior, provido de guindastes hidráulicos, faz-se o desembarque e importação de mercadorias.

O aumento contínuo das dimensões dos barcos, desde que o molhe foi construído, influiu sobretudo na altura dos mesmos, fez com que já se substituíssem as tremónhas de embarque de mineral por transportadores de cinta.

O tráfego deste molhe é de 1.400:000 toneladas e a Companhia do Rio Tinto propõe-se melhorar os modos de embarque actuais com ampliações no molhe.

## MOLHE DA COMPANHIA DE THARSIS.

As minas de Tharsis possuem igualmente um molhe privativo no porto. A construção data de 1871 e é de tipo semelhante aos molhes da Junta. Este molhe fica situado na margem direita do Odiel e é constituído por uma plataforma de 150 por 20 metros e um viaduto com via única, que a liga à margem o viaduto tendo 750 metros.

Dois guindastes ou gruas de 15 toneladas pegam nos vagões e despejam-os directamente nos porões dos barcos que atracam à plataforma.

O tráfego anual deste molhe é de cerca de 450:000 toneladas.

## OUTROS MOLHES NO PORTO.

No porto existem outras pequenas estacadas, uma que tem servido às operações de carga e de descarga dos barcos de cabotagem e de barcaças, que fazem o transbordo dos navios fundeados na ria e que não atracam aos molhes.

## DEPÓSITOS DE MINERAIS.

A Junta possui um grande parque de minerais, assim como as companhias das minas do Rio Tinto e de Tharsis.

O parque da Junta mede 125:000 metros quadrados, duma capacidade de cerca de 400:000 toneladas com vias férreas ligadas aos molhes e às estações num comprimento total de via aproximado de 23 quilómetros. Este parque tem quatro guindastes eléctricos de 5 toneladas e um a vapor de 4 toneladas.

Além deste depósito há outro destinado ao serviço de mercadorias com armazens, cobrindo uma superfície de perto de 3:000 metros quadrados.

A Junta tem para serviço do porto grande quantidade de material circulante, composto por 10 locomotivas e 200 vagões, sendo 120 para minério, com três caixas de ferro cada um.

## SERVIÇO DE DRAGAGENS.

As comunicações do porto de Huelva com o mar estão garantidos por um canal na barra, denominado do Padre Santo.

As dragagens dos fundos deste canal, desde que a Junta possui a draga de sucção «Huelva», têm sido feitas todos os anos continuamente desde o ano de 1898. Até fins de 1912 dragaram-se 4.888:818 metros cúbicos ao preço de 1.511:817 pesetas, ficando, portanto o preço do metro cúbico dragado a 0,30 peseta.

Achamos interessante inserir aqui alguns dados da dragagem realizada no canal da barra, referentes a 1913 e que constam duma extensa memória das obras do porto.

Neste ano a draga trabalhou numa zona do canal, onde o talude era escarpado e onde se poderiam dar desabamentos de areia, obstruindo e dificultando a passagem no canal.

Os dados são os seguintes:

Metros cúbicos dragados . . . . .	519:030
Número de dias em que a draga trabalhou . . . . .	207
Rendimento em metros cúbicos por dia de trabalho . . . . .	2:507,4
Despesa feita . . . . .	114:975 pesetas
Resultando o preço do metro cúbico dragado a . . . . .	0,221 peseta

Mas as dragagens no porto de Huelva, não se confinam unicamente ao canal da barra. Há que manter os fundos necessários à navegação no interior da ria.

Em três épocas distintas e a partir do ano de 1895, em que a Junta foi autorizada a dragar no interior da ria e durante o decénio que se lhe seguiu, dragou-se por administração 738:721 metros cúbicos a um custo de 364:587 pesetas.

Os produtos de dragagem foram constituir vastos terraplenos, formados por detrás de diques ou muros construídos para regularização da margem do Odiel.

O aumento no tráfego do porto e a necessidade de ampliar a zona de fundação dos barcos fundeados nos dois lados do canal interior, de modo a que não impedissem a passagem no mesmo, fizeram com que o volume total de dragagens fôsse computado em princípios de 1906 em 11.079:320 metros cúbicos no interior da ria.

(Continua)



# UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Nos dias 20 e 21 de Dezembro ultimo realizou-se em Paris uma sessão extraordinária da 5.<sup>a</sup> Comissão da União, que trata das *Questões técnicas*.

Nesta reunião em que estavam representados todos os países da Comissão excepto a União das Repúblicas Soviéticas, tratou-se da 1.<sup>a</sup> Questão — *Emprego e funcionamento do freio contínuo em combóios de mercadorias*, tendo-se resolvido que a Comissão proponha ao Comité de Gerência que peça à Unidade Técnica por intermédio do Governo, que decida:

1.<sup>o</sup> *A substituição pura e simples do programa de Berne de 1909 por 33 novas condições propostas.*

2.<sup>a</sup> *A admissão de freios Knuse-Knorr e Westinghouse no tráfego internacional.*

Também a sessão se ocupou da 2.<sup>a</sup> *Questão-Marcas distintivas a aplicar nos vagões de mercadorias equipados de condutas brancas de aquecimento eléctrico.*

A Comissão depois dum atento exame, decidiu propôr ao Comité de Gerência tornar obrigatória uma marca pintada de amarelo diferindo do que tinha precedentemente em ter uma facha na parte superior.

As 33 condições a que se refere a 1.<sup>a</sup> decisão, vêm publicadas no Boletim da U. I. C. do mês de Janeiro.

\* \* \*

Também nos dias 20 e 21 de Dezembro do ano findo teve lugar em Genebra, na sede da Sociedade das Nações, a reunião do Comité de peritos para o estudo dos transportes combinados.

Nesta reunião foi resolvido o seguinte:

1.<sup>o</sup> — Convidar os membros a comunicar antes da próxima sessão todos os esclarecimentos que possam obter nos países ou nos organismos com que tenham relações particulares, sobre a prática actual ou transacta no que respeita a transportes combinados.

2.<sup>o</sup> — Criar dois sub-comités cuja composição será determinada pelo Presidente da Comissão consultiva e técnica e que poderá compreender, além dos membros do Comité particularmente interessados, um ou dois especialistas escolhidos fóra do Comité. Um destes sub-comités apresentará na próxima sessão um relatório, pelo menos preliminar, sobre transportes combinados entre caminhos de ferro e navegação interior; o outro apresentará um relatório sobre os transportes combinados entre caminhos de ferro e navegação aérea ou automobilista.

3.<sup>o</sup> Pedir, antes de proceder a um novo exame da questão dos transportes combinados entre caminhos de ferro e navegação marítima, o parecer do Comité permanente dos portos e navegação marítima.

\* \* \*

Em 16 de Fevereiro reuniu em Mont-Revard, a sub-comissão da 1.<sup>a</sup> comissão composta da Alemanha, pre-

## Linhas Portuguesas

**Linha mineira de Santa Suzana à Torre da Gadanha.** — O *Diário do Governo* de 8 do mês findo (II série) insere um alvará concedendo licença à «The Ordem Coal Mines, Limited», concessionária da mina de carvão denominada Moinho da Ordem, situada na freguesia de Santa Suzana, concelho de Alcácer do Sal, para a construção e exploração dum caminho de ferro mineiro de via reduzida que, partindo da mina vá terminar num ponto da linha férrea do Sul e Sueste, perto da estação da Torre da Gadanha.

A linha será da bitola de 0<sup>m</sup>,60 e terá a extensão de 16:050 metros.

**Linha de Lousã a Arganil.** — Por portaria de 8 do mês passado foi concedida à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego a prorrogação, por mais um ano, do prazo para a conclusão do lanço de Louzã a Góis, do Caminho de Ferro de Louzã a Arganil.

**Linha de Santa Comba a Viseu.** — O *Diário do Governo* de 14 do mês findo publicou a portaria aprovando a liquidação provisória da garantia de juro relativa ao 1.<sup>o</sup> semestre do ano de 1926-1927, apresentada pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, a qual tem de entrar nos cofres do Estado com a quantia de 692\$62.

**Linhas de Foz-Tua a Mirandela e de Mirandela a Bragança.** — Foram aprovadas as liquidações provisórias da garantia de juro, relativas às linhas de Foz-Tua a Mirandela e Mirandela a Bragança, correspondentes ao 1.<sup>o</sup> semestre do ano de 1926-1927, apresentadas pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, tendo, pelo que respeita à primeira, o Estado de pagar à Companhia a quantia de 22.343\$22, e pelo que respeita à segunda, a Companhia de entrar nos cofres do Estado com a quantia de 2.199\$22.

sidente, França, Grã-Bretanha e Itália, para tratar da questão — *Tráfego de passageiros*, tendo a ordem do dia sido a seguinte:

a) *Unificação das reduções dos preços de transporte previstas actualmente pela maior parte dos caminhos de ferro da Europa para viagens de sociedades em grupos;*

b) *Unificação no tráfego internacional das regras relativas às facilidades susceptíveis de ser concedidas às pessoas que vão tomar parte em congressos ou em feiras internacionais.*

No dia 19 do mesmo mês, reuniu-se em Francfort-sur-le-Mein a sub-comissão da 5.<sup>a</sup> Comissão, *Questões Técnicas*, composta da Austria (presidente), Alemanha, França, Suíça e Tchecoslováquia, tendo por ordem do dia a *Elaboração dum ante-projecto para a revisão das disposições da Unidade Técnica.*

No mesmo dia, em Paris, teve lugar a reunião da sub-comissão composta pela França (presidente), Alemanha, Romania, Suíça e Tchecoslováquia para tratar do *Estudo das questões que apresentem um interesse comum relativamente à iluminação eléctrica das carruagens.*



## GRUPO INSTRUTIVO FERRO-VIARIO DE CAMPOLIDE

Para comemorar o seu primeiro aniversário da fundação, realizou no dia 20, do mês passado o Grupo Instrutivo Ferroviário uma sessão solene na sua sede no Bairro da Liberdade, em Campolide, que revestiu um interessante caracter de confraternização entre o pessoal maquinista da C. P. e do Sul e Sueste, recentemente fusionado todo na mesma Companhia.

Já tivemos ocasião de dizer o que é o Grupo Instrutivo Ferroviário que representa o esforço de elevados intúitos duma classe que realmente sabe cumprir com o seu dever.

Não tinha o pessoal de máquinas da C. P. uma aula onde pudesse instruir-se a fim de completar os seus elementares conhecimentos técnicos. E, não esperando que lha fossem dar, reuniram-se em grupo alguns maquinistas que se cotizaram, alugaram uma casa e nela instalaram o material didático suficiente para poderem aprender os conhecimentos de que precisam para a sua vida profissional; casa modesta, instalações modestas; mas tudo em irrepreensível ordem, demonstrando boa vontade e uma nítida noção de quanto necessário lhes é a instrução nos deveres a cumprir numa difícil missão em que tem na sua mão a constante responsabilidade de centenas de vidas.

Não nos arrependemos de termos passado alguns momentos entre essa prestimosa classe que prestigia a Companhia que serve.

A sessão principiou às 13 horas, na casa da aula, onde tivemos ocasião de apreciar um modelo em madeira de uma quarta parte duma máquina, modelo este que honra o artista que o executou, e que serve para o estudo da locomotiva.

Igualmente vimos uma interessante estação em miniatura com os seus respectivos sinais de aviso e um quadro com as ferramentas de fogueiro em ponto pequeno.

Presidiu à sessão o maquinista de 1.<sup>a</sup> classe, sr. Lourenço da Costa, secretariado pelos maquinistas srs. João Marques da Silva e José Geraldo Lopes.

Entre vários oradores, usaram da palavra os srs. Frederico e Joaquim Martins, maquinistas de 1.<sup>a</sup>; José Gerardi e Geraldo Gonçalves, igualmente maquinistas da C. P.; João Marques, Chefe do Depósito de máquinas de Beja que se congratularam pelo aniversário do seu grupo e enalteceram as qualidades do Inspector, sr. Carlos Rodrigues Parreira, que tem sido o seu mestre, e que estava presente.

Do discurso do Presidente do Grupo, o maquinista sr. Ernesto Duarte e Silva, registamos as seguintes palavras, que dizem bem de quanto merece a iniciativa a que preside:

«Quantos não ha que tenham sido vítimas da sua ignorância?

Muitos infelizmente, e foi justamente com o fim de evitar que o número de vítimas aumentasse que nós fundámos a nossa escola».

A festa que decorreu na melhor harmonia e confraternização entre o pessoal que agora ficou todo sob a mesma empresa, foi abrilhantada pela banda de Sapadores de Caminhos de Ferro, gentilmente cedida pelo seu comandante e nosso presado colaborador sr. coronel Raul Esteves.

Do pessoal superior da C. P. compareceu o sr. Engenheiro Campelo, da 1.<sup>a</sup> Zona de Tracção.

Deste grupo recebemos a carta que segue e por falta de espaço não pudemos publicar no nosso número de 16 do mês passado.

Ex.<sup>ma</sup> Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A direcção do Grupo Instrutivo Ferro-viário, vem por este meio agradecer a V. Ex.<sup>a</sup> a publicação da nossa carta, que enviámos em 22 de Janeiro próximo passado, assim como pede mais a V. Ex.<sup>a</sup> a finesa de se dignar publicar, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a carta que segue:

Continuamos bem satisfeitos, com a grande vontade dos associados d'este grupo, para o seu engrandecimento. Entre os nossos associados há algumas comissões organizadas para fazerem as suas ofertas ao nosso grupo no próximo dia 21 de Março (dia do seu 1.<sup>o</sup> aniversário). Nem só os associados procuram o engrandecimento da sua escola, como também a direcção trabalha incansavelmente para a sua boa organização, apesar de lutar com algumas dificuldades de capital, o que geralmente sucede a todas as colectividades no principio da sua organização.

Temos em construção uma obra importante para a nossa escola; consta d'uma distribuição cilíndrica d'uma locomotiva, obra toda construída em madeira, com todas as suas peças desmontáveis, e que é, sem duvida, digna de apreço; contamos que o seu orçamento atinja 2.500\$00.

Teremos grande prazer de apresentar aos nossos dignos superiores, no dia do 1.<sup>o</sup> aniversário do nosso grupo a referida obra, que para nós é d'um grande valor, e bem assim apresentar as ofertas dos nossos associados, que temos bem a convicção de que não deixarão de ser valiosas. Esperamos que o dia do 1.<sup>o</sup> aniversário do nosso grupo seja tão animado como foi o dia da sua inauguração.

Contamos com a presença de alguns dos nossos superiores, assim como de alguns dos nossos companheiros de serviço de outros depósitos.

Sede do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, 21 de Fevereiro de 1927.

Desde já muito agradecemos a V. Ex.<sup>a</sup> a publicação d'esta carta.

Somos de V. Ex.<sup>a</sup>, muito At.<sup>os</sup>,

Ven.<sup>res</sup> e Obrg.<sup>os</sup>

A Direcção.

O Tesoureiro do Grupo,  
José Geraldo Lopes.



## Porto de Lisboa

### Venda de bilhetes de Caminhos de Ferro e despacho directo de bagagens no Posto de Desinfecção

Consta-nos que com o acordo das instancias officiais a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vai estabelecer brevemente no Posto Maritimo de Desinfecção á Rocha do Conde de Obidos um posto para venda de bilhetes e despacho directo de bagagens para Espanha e França.

Escusado será encarecer as vantagens que a criação desse Posto vem trazer aos passageiros chegados a Lisboa pela via maritima e que se destinem ao Estrangeiro pois que logo a seguir ao desembarque poderão adquirir os seus bilhetes para a viagem terrestre e a C. P. de combinação com a Empresa Geral de Transportes cuidará do transporte das suas bagagens desde o Posto sem que os passageiros tenham que preocupar-se mais com o assunto.

A venda dos bilhetes no Posto ficará a cargo da Agencia da Companhia Internacional dos Wagens Lits em Lisboa.



# Linhas Estrangeiras

**Linhas espanholas.**— Desde 15 do mês passado ficou estabelecido o serviço combinado entre o caminho de ferro eléctrico de Zumárraga a Zumaya (Urola) e a rede do Norte de Espanha para todos os transportes de passageiros e de mercadorias de grande velocidade. O serviço de pequena velocidade está em suspenso até novo aviso.

— As receitas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, desde 1 de Janeiro até 10 de Fevereiro, foram de 780 milhares de pesetas; mais 87 pesetas do que em igual período do ano anterior.

**Linhas brasileiras.**— Foi aberto à exploração o troço de linhas compreendido entre Crisciuma e Morretes, com extensão de 23 quilómetros, do Caminho de Ferro de Thereza Christina.

— O governo de S. Paulo autorizou a Companhia do Caminho de Ferro de Sorocabana a aumentar em 10 por cento as suas tarifas, com a condição dêsse aumento reverter apenas para o melhoramento de material fixo e circulante.

— Segundo recente estatística, é a seguinte a quilometragem das linhas de S. Paulo já electrificadas:

Bitola de 1.35 (Light and Power), S. Paulo-Santo Amaro, 12; Bitola de 1.35, Santos-S. Vicente, 9; Bitola de 1 metro, (E. F. C. Jordão), Pindamonhangaba-Abernessia, 45,5; (R. F. Campineiro), Campinas-Cabras, 80,5; (Tramway-Pirajú), Pirajú-Sarutaiá, 26; (C. Guarujá), Ipanema-Guajurá, 9; (C. Votorantim), Sorocaba-Votorantim, 7; total 275.

É sensível o aumento da quilometragem na bitola de 1<sup>m</sup>,60.

De 772 quilómetros que atingira em 1922, deve muito brevemente chegar a uns 1:020 quilómetros com a abertura à exploração do novo troço alongado de Ricão a Pontal na Paulista.

Pela nota que segue vê-se bem o progresso atingido:

Ingleza, 139; Central (tronco), 279; Poá-Goulart, 29; Paulista (tronco), 289; Ramal Baldeação, 113; Ramal Descalvado, 34; Ramal Piracicaba, 47; Rincão-Pontal, 90; total, 1:017.

— Foi recentemente inaugurado um novo troço do prolongamento do Caminho de Ferro da Nazareth até o Baixão.

— Foi assinado um decreto sancionando a resolução legislativa que autoriza o governo a rever o contrato celebrado entre o Estado de Minas Geraes e a Rede Sul Mineira para arrendamento e exploração desta rede.

— Pelas contas já apuradas e publicadas pela companhia exploradora das linhas de Catalão e Igarapava a Uberaba, o rendimento destas linhas em 1925, foi o seguinte:

Linha de Catalão (Jaguara a Araguary):

Receita . . . . .	3.442:071\$969
Despeza . . . . .	3.300:839\$939
Saldo . . . . .	141:232\$030

Linha de Igarapava a Uberaba:

Receita . . . . .	947:364\$136
Despeza . . . . .	670:001\$852
Saldo . . . . .	277:362\$284

Reunidos os dois saldos acima, verifica-se um saldo anual de 418:594\$314 réis, muito superior aos juros garantidos no ano de 1925 e que importaram em 71:776\$528.

— Fundou-se recentemente no Rio de Janeiro a Associação das Companhias de Caminhos de Ferro do Brazil que, conforme consta dos seus estatutos, tem por fim:

a) promover, por todos os meios ao seu alcance, o aperfeiçoamento dos serviços ferroviários, de modo a torná-los cada vez mais eficientes;

b) promover o desenvolvimento e a prosperidade das diversas companhias associadas;

c) representar e defender legítimos interesses gerais dessas companhias.

A Associação realizará conferências, congressos, etc., sobre questões de interesse comum, estudará toda a legislação ferroviária, procurando introduzir-lhe todos os melhoramentos possíveis, e publicará um periódico em que virão a lume os pareceres, estudos estatísticos e finalmente todos os elementos que convenha tornar conhecidos.

**O caminho de ferro Danúbio-Save-Adriático.**— O número de quilómetros em exploração no ano findo era de 2.664:651, menos de 3 % do que em 1925, e a quantidade de toneladas de mercadorias transportadas foi de 699 140:200, o que apresenta uma diminuição de 7,5 % no tráfego do ano anterior.

O número de passageiros atingiu 4.528:002, o que mostra um acréscimo de 8 %.

A companhia inaugurou recentemente um serviço de autobuses sobre carris, de dois eixos e com a força de 50 cavalos, para circularem entre as estações mais próximas do lago Balaton, de modo a não prejudicar a circulação dos combóios rápidos e expressos. Estes autobuses circulam imediatamente antes ou depois dos expressos, cuja marcha é de uns 80 quilómetros à hora e embora parem em todas as estações do trajecto e a sua velocidade média seja de uns 65 quilómetros, conseguiu-se aumentar a sua velocidade ao ponto de realizarem a mesma velocidade comercial que os combóios expressos entre dois pontos do trajecto.

Um motor «Gauz» da força de 50 cavalos, colocado à frente como em qualquer automóvel, põe em movimento o veículo, que comporta 29 passageiros, gastando 25 litros de gasolina por cada 100 quilómetros.

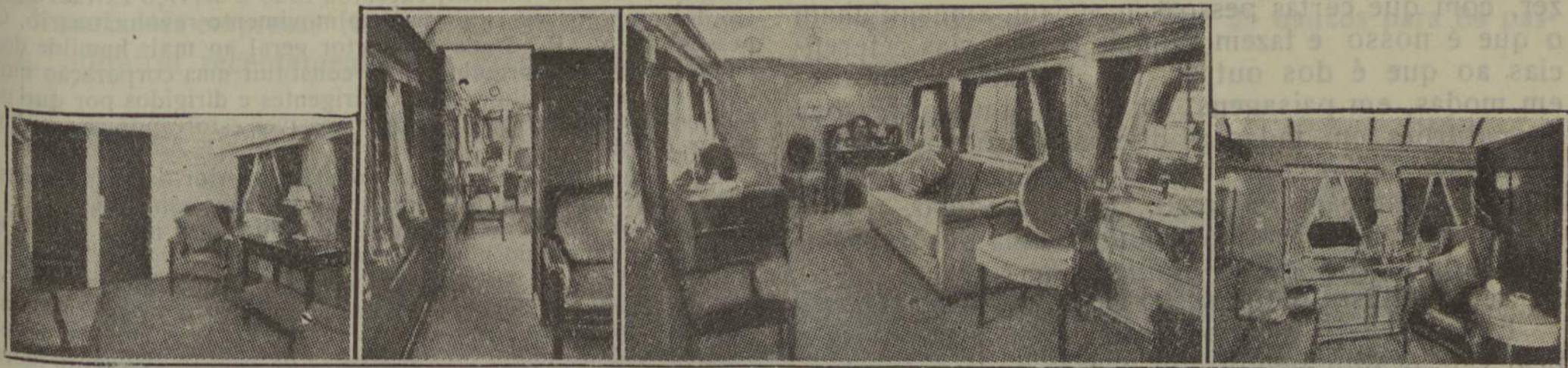
A iluminação dos autobuses é mantida por um dinamo Bosch, accionado por um motor colocado paralelamente a uma bateria de acumuladores de 12 voltagens.

O aquecimento é feito por meio da água da refrigeração do motor, que adquire uma temperatura de 60° a 70°, e que é conduzida aos radiadores colocados debaixo dos assentos. A refrigeração é produzida por um radiador, por detrás do qual está colocado um ventilador.

Estes autobuses entraram em circulação no verão passado, e cada um deles tinha percorrido de 10 de Junho a fins de Novembro, uns 15:000 quilómetros.



# AS CARRUAGENS DE LUXO NOS C. F. INGLESES



UMA das mais interessantes e luxuosas carruagens de caminho de ferro é sem duvida, o salão de S. M. a Rainha de Inglaterra construido em 1907 nas oficinas de Doucaster, da *Great Northern Railway* e que recentemente foi quasi por completo reconstruido.

O salão, que foi construido unicamente para viagens diurnas, não tendo portanto quarto de cama, pôde ser atrelado ou como uma parte do combóio real completo e, neste caso, as refeições são usualmente servidas no salão do Rei, ou isoladamente, quando a Rainha Mary viaja só, oferecendo assim uma instalação completa, com o competente fourgon de bagagens e carruagem para os dignitários de serviço e neste caso as refeições são servidas no salão grande designado por "Day saloon".

O salão pequeno, contíguo ao gabinete do creado de serviço e especialmente destinado ao veador da Rainha, é decorado em estilo jacobita, com as paredes em carvalho com embutidos de madeira mais escura.

Os sofás e poltronas são forrados de marroquim verde; as mesas são de dobradiça e as partes metálicas da instalação electrica são em prata oxidada.

O salão designado por «Day saloon», que é o maior compartimento da carruagem, é em estilo Luiz XVI.

As paredes são em sicomôro polido, com embutidos de mogno claro. Os moveis são de mogno frances claro estofados de veludo de seda verde lavrado.

A meza de escrever está collocada num dos topos do salão. As lampadas eléctricas das paredes tem veladores de seda côr de palha. Além disso, todo o salão é iluminado a lino-luz projectada por detraz da cornija que ao alto das paredes corre de ambos os lados a todo o comprimento do salão.

Contíguo a êste, ha o pequeno salão ou «boudoir» no qual a rainha faz usualmente a viagem.

As paredes deste compartimento são pintadas a esmalte em jade. A mobília consiste em duas cadeiras de braços estofadas de veludo de seda semelhante ao da mobília do salão contíguo, com mezas soltas e fixas de dobradiça, etc;. Este salão é também iluminado a lino-luz.

Situado ao meio da carruagem e, portanto, o mais longe possível das rodas, é neste compartimento que se sente o mínimo de ruido e de oscilação.

O acesso para este salão faz-se pela sala de vestir da Rainha, cujas paredes são pintadas de maneira semelhante. A sala de vestir está provida de um lavatório de alabastro com pertences de prata, um toucador, cadeiras, espelhos a todo o comprimento da sala e guarda-vestidos.

Todas as janelas da carruagem são providas de cortinas de tapeçaria de seda verde com guarnições bordadas a branco em linho e setim. Pelas paredes estão espalhadas pequenas aguarelas que concorrem para tirar por completo aos varios compartimentos os aspectos banais das carruagens vulgares.

As portas exteriores teem fechos e puxadores Kaye's.

O estofo para as cadeiras e os tapetes foram escolhidos pela Rainha Mary, que igualmente determinou pessoalmente o plano da decoração e manifestou um grande interesse em todos os detalhes relativos às decorações e disposição da carruagem, de que Sua Magestade tem feito uso varias vezes, nas suas viagens de King's Cross ou de Liverpool Street para Saudringham e entre Goldsborongh, Edimburgo e Ballater.

## Manual do Viajante em Portugal

ITINERARIOS DE EXCURÇÕES EM TODO O PAÍS:

MADRID, PARIS, VIGO, SAINT'IAGO, SALAMANCA, BADAJOZ E SEVILHA

—QUASI ESGOTADA A 5.<sup>a</sup> EDIÇÃO—

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27



# A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**D**IARIAMENTE nós temos ensejo de verificar, em jornais, em livros, em conferencias, em simples conversas, a facilidade, direi mesmo o prazer, com que certas pessoas apoucam, amesquinham o que é nosso e fazem as mais laudatorias referencias ao que é dos outros. Em literatura, em arte, em modas, em paisagens, em todas as manifestações da natureza em todas as documentações da actividade nacional, o comentario desagradavel por vezes achincalhante para Portugal, rompe ruidoso.

Isto é uma porcaria! Aquilo é uma desorganisação! Aquil'outro é uma piolheira!

Se você visse o que se faz lá fóra!!

E não são só pessoas sem categoria que deixam ficar este *lá fóra* pendurado desses pontos de admiração, fazendo *epater le bon bourgeois* com os seus ares de pessoas viajadas, de pessoas enfronhadas nos mais intimos meandros das organizações sociais do estrangeiro.

Infelizmente, teem tambem esse detestavel vicio, essa anti-patriotica mania, muitas pessoas com categoria social, com categoria mental, que as faz serem apontadas muito acima da craveira da mediocridade.

E' triste mas é assim mesmo.

E' claro que não eu desejaria vêr todos os portuguezes a endereçar louvaminhas a todas as manifestações da nossa actividade, a aplaudir incondicionalmente tudo o que por cá se faz, tudo o que por cá temos, porque se faz cá muito de mau que deve ser censurado e porque temos cá muita cousa que não merece louvôr e aplauso.

Queria apenas que houvesse criterio no aplauso e na censura, que houvesse menos facilidade em nos pormos de cocoras perante o estrangeiro, que a lingua e a pena de certos criticos fossem um pouco enfreadas pelo patriotismo.

Por exemplo. A respeito de caminhos de ferro, todos nós — pelo menos as pessoas que viajam no paiz — temos ouvido as referencias e os confrontos mais desagradaveis á organização dos nossos. E, no entanto, ainda ha poucos dias, por ocasião do movimento revolucionario, a Companhia Portuguesa deu, da sua organização, da sua disciplina, provas exuberantes que mereceram o aplauso do Governo e a que *O Seculo* se refere na local que transcrevemos:

Mais uma vez a C. P. deu provas exuberantes da forma intelligente como tem montados os seus serviços, onde transparece, acima de tudo, a disciplina do seu pessoal, que, sem um desfalecimento ou má vontade, executou todo o serviço extraordinario de comboios durante o ultimo movimento revolucionario. O pessoal da C. P., desde o director geral ao mais humilde dos empregados, pôde orgulhar-se de constituir uma corporação modelar no genero, diligenciando dirigentes e dirigidos por que os serviços corram sempre o melhor possivel, esforçando-se em bem servir o publico.

Ha dias, dizia-nos um funcionario superior daquelas linhas, que recentemente visitou os caminhos de ferro espanhois:

— A M. C. P. do vizinho reino e inferior á nossa C. P. Os caminhos de ferro do norte de Espanha podem estar em paralelo. A M. Z. A. muito aperfeiçoada em sinalzação electrica. Mas o que eu posso garantir, sem receio de desmentido, é que a Companhia Portuguesa é modelar na segurança de comboios, apresentação e disciplina do seu pessoal. Por aqui se vê quanto lucra o paiz no arrendamento das linhas ferreas do Estado a esta empresa.

Sirva-nos isto para alentar o nosso patriotismo e para esquecer por algum tempo as criticas desagradaveis com que nos azoimam os ouvidos essas criaturas sempre dispostas a render elogio ao que ha lá por fóra, ao que se faz lá por fóra e a fazer censuras e a fazer comentarios desagradaveis ao que ha cá dentro, ao que se faz cá dentro.



## COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Nos termos dos Estatutos se anuncia que foram sorteados, para amortização, as obrigações da série «Miran-dela-Vizeu» com os n.ºs 251 a 255, 531 a 535, 986 a 990, 1.736 a 1.740, 2.071 a 2.075, 4.386 a 4.390, 5.101 a 5.105, 8.421 a 8.425, 11.576 a 11.580, 11.846 a 11.850, 17.051 a 17.055, 22.776 a 22.780, e 26.106 a 26.110.

O pagamento dos titulos amortizados e juros das obrigações relativas ao 2.º semestre de 1926 (coupon n.º 75) comecará no dia 1 de Abril p. f. e continuará até o dia 16 do referido mês, todos dias excepto aos sabados, das 11 às 14 horas, em Lisboa na sede da Companhia, Av. da Liberdade 18, 3.º Esq., e no Porto, nas filiais do Banco Pinto & Sotto Mayor e no Banco Nacional Ultramarino.

A importância líquida do imposto de applicação de capitais e avença de selo e registo é de Esc. 1\$66 por coupon ou obrigação ao portador e de Esc. 1\$71 para os titulos nominativos.

Lisboa, 19 de Março de 1927.

O Administrador-Delegado, int.º

Pedro Joyce Diniz

## Centenário do primeiro caminho de ferro francês

A França celebra este ano o centenário do seu primeiro caminho de ferro, cuja inauguração teve lugar em 1837 no departamento de Loire e que ia de Saint Etienne a Andrezieux.

Esta linha que foi construida para se atender ao transporte de carvão de Saint Etienne para o Loire, era da bitola de 1<sup>m</sup>,45, como as actuais linhas francesas, tinha o comprimento de cerca de 22 quilómetros e meio e importou em 1.783.195 francos.

O primeiro requerimento apresentado ao govêrno francês para a construção dum caminho de ferro data de 1820. Tendo sido recusado, só mais tarde, em 1823 um grupo dos principais industriais do Loire obteve do rei Luis XVIII a concessão do primeiro caminho de ferro cujo projecto foi aprovado em 1824, tendo a sua construção ficado concluida 3 anos depois.

Esta linha que era servida a tracção animal, pois ainda não se havia descoberto a máquina de vapor, era bastante accidentada, tendo doze pontes e várias outras obras de arte.

Os vagões a que deram o nome de «charriots», transportavam por ano umas 76.000 toneladas de carvão.

Em 1832 começou este caminho de ferro também a fazer serviço de passageiros, e quando em 1844 o Caminho de Ferro de Saint Etienne a Lyon, que lhe ficava proximo, se estabeleceu, empregando já a máquina de vapor que havia pouco tempo Stephson descobrira, a empresa do Saint-Etienne a Audrieux adoptou também a tracção a vapor.

Já hoje poucos vestígios, existem dessa primeira linha francesa; apenas uma ponte, uma plataforma e a estação de La Querilliere.

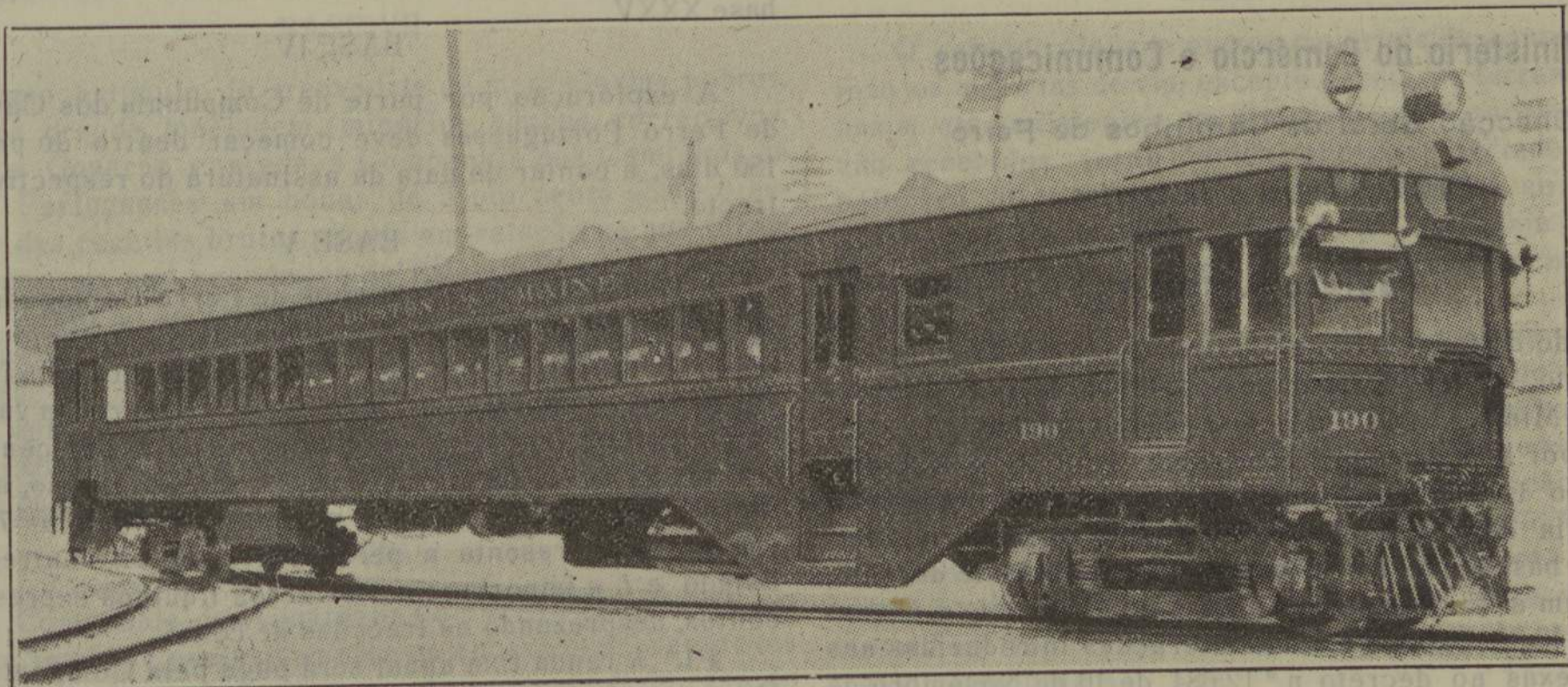
Celebrando o centenário, a Companhia do P. L. M. fez colocar um placa comemorativa na estação de Saint-Etienne—Chateaucieux.



## Uma grande carruagem automotora petró-eléctrica da "Boston & Maine Railroad,"

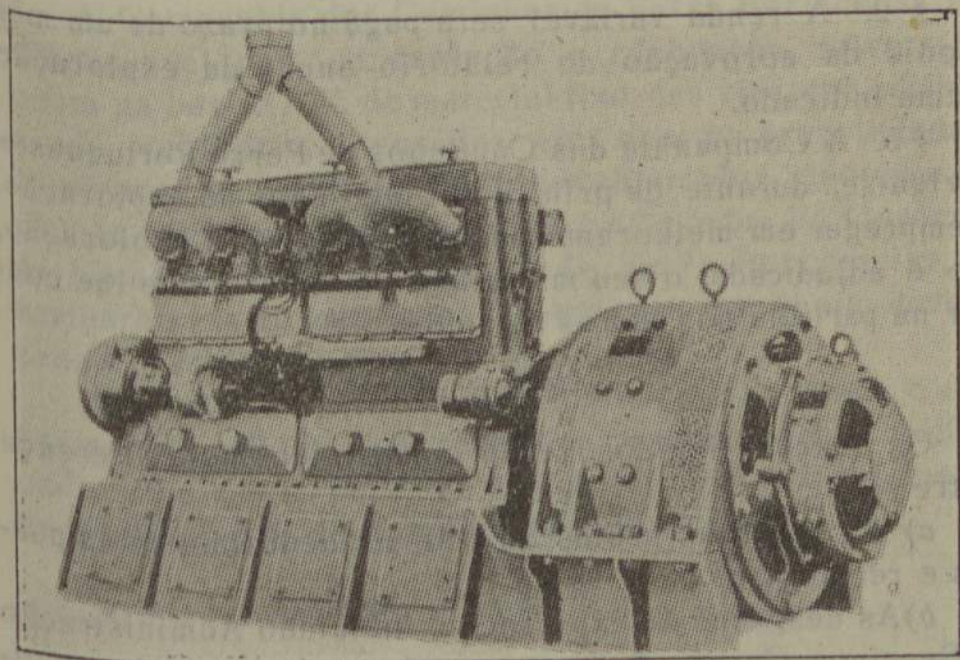
A «Boston & Maine Railroad», uma das mais importantes empresas ferroviárias dos Estados-Unidos, adquiriu recentemente três grandes carruagens

O compartimento para os passageiros mede uns 16 metros de comprido e tem 35 bancos para 84 passageiros.



*A petrol-eléctrica da "Boston & Maine Railroad"*

automotoras movidas a electricidade produzida por uma geradora que é posta em movimento por um motor de petróleo, que foram construídas nas grandes oficinas de «J. G. Brill Company» e da Westinghouse Electric and Manufacturing Company».



*Motor e geradora instalados*

Duas destas carruagens são de 60 pés, e a terceira que é a representada na nossa gravura, é uma grande carruagem de novo modelo, dispondo de lugares para noventa e duas pessoas, e medindo 70 pés de comprimento.

O seu peso sem carga é de 50 toneladas, sendo a carga calculada numas sete toneladas.

O motor acha-se instalado num compartimento à frente da carruagem. O lugar do maquinista fica à direita dêsse compartimento.

Tanto à frente como à rectaguarda os lados são arredondados. A frente tem três janelas envidraçadas e atrás uma porta.

Um outro compartimento destinado às bagagens Brills, e o motor de tracção eléctrica é montado no tem dois bancos de dobradiça e pode ser utilizado para compartimento de fumadores.

No vestíbulo da rectaguarda ha um confortável salão.

A entrada dos passageiros faz-se pela porta do centro, exceto para os que têm bilhete de lugar de salão que entram e saíem pelas portas laterais da cauda.

Esta carruagem é montada em truck M. C. B. «truck» de trás que tem um rodado de 7 pés e 6 polegadas de base.

O diâmetro da roda da «boggie» é de 33 polegadas.

O motor de petróleo de seis cilindros, da força de 250 h. p. põe em movimento uma geradora de 170 kilovátios.

A potência tractora é fornecida por dois motores de 140 h. p., 600 volts, montados no «truck» da rectaguarda.

A iluminação eléctrica é fornecida por uma bateria de 32 volts.



### Engenheiro Vasconcelos e Sá

Foi nomeado administrador por parte do Govêrno da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, na vaga aberta para exoneração do Sr. Nicolau de Mesquita, o nosso ilustre amigo Sr. José Maria de Vasconcelos e Sá, coronel de engenharia e um dos engenheiros portugueses mais versados em matéria de caminhos de ferro.

Ao nosso ilustre amigo enviamos as nossas felicitações.



# Parte Oficial

## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

### Decreto n.º 13:260

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

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos das bases que fazem parte integrante deste decreto, que baixam assinadas pelo Ministro do Comércio e Comunicações e que resultaram das alterações introduzidas nas bases anexas ao decreto n.º 12:684, de 16 de Novembro de 1826, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, a que se refere o despacho do Conselho de Ministros, de 22 de Janeiro último, a concessão da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado.

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

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir publicar e correr. Dado nos paços do Governo da Republica. em 9 de Março de 1927.—*António de Oscar Frago* *Carmona*—*Adriano da Costa Macedo* *Manuel Rodrigues Júnior*—*João José Sinel de Cordes*—*Abílio Augusto Valtês de Passos e Sousa*—*Jaime Afreixo*—*António Maria de Bettencourt Rodrigues*—*Júlio César de Carvalho Teixeira*—*João Belo*—*José Alfredo Mendes de Magalhães*—*Felisberto Alves Petrosa*.

#### BASE I

O Governo adjudica à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a exploração de todas as linhas e ramais construídos que actualmente são por aquele explorados por intermédio das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, subordinadas à Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, bem como todas as linhas e ramais, actualmente em construção, afluentes das redes dessas mesmas Direcções.

#### BASE II

Esta adjudicação compreende também a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construídos durante o prazo da concessão e até o termo da mesma, contanto que sejam afluentes das actuais redes e não tenham bitola diferente das que nelas existem.

#### BASE III

A adjudicação é feita pelo prazo de trinta anos, a contar da data do início da exploração pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, podendo qualquer dos

outorgantes pedir a revisão das suas cláusulas, no fim dos primeiros dez anos e em todos os subseqüentes de cinco em cinco anos, reservando-se o Governo o direito de rescindir o contrato, a partir do 15.º ano e bem assim o de prorrogá-lo até a data do termo de qualquer concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a das linhas da sua actual rede.

§ único. No caso de revisão das cláusulas do contrato, não havendo acôrdo entre as partes, será o litígio resolvido por arbitragem organizada como se estipula na base XXXV.

#### BASE IV

A exploração por parte de Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deve começar dentro do prazo de 180 dias, a contar da data da assinatura do respectivo contracto.

#### BASE V

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pagará ao Estado a renda fixa anual de 6 por cento das receitas brutas do tráfego das redes que lhe são adjudicadas, deduzidos os impostos e reembolsos, e uma renda variável, compreendida entre as percentagens de 70 por cento e 85 por cento sobre os lucros líquidos da exploração, aumentando com os mesmos lucros segundo a fórmula  $p = 70 + \frac{L}{1000}$  em que  $p$  representa a percentagem total a entregar ao Estado e  $L$  a importancia dos lucros líquidos expressa em contos, desprezando as fracções de conto.

§ 1.º A renda fixa anual será paga pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses por trimestres vencidos, no prazo de um mês, contado do fim de cada trimestre, mediante liquidações provisórias das receitas brutas, devendo a correcção das contas provisórias fazer-se com relação a cada ano civil, logo que esteja concluído o relatório anual da exploração que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses devesse apresentar ao Governo conjuntamente com o relatório e balanço da mesma, elaborados nos termos do artigo 189.º do Código Commercial.

§ 2.º A renda variável sera paga no prazo de um mês depois da aprovação do relatório anual da exploração acima indicado.

§ 3.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses obriga-se, durante os primeiros cinco anos da exploração, a empregar em melhoramentos das linhas cuja exploração, lhe é adjudicada, o seu material, toda a parte que lhe couber na partilha dos lucros líquidos.

#### BASE VI

Os lucros líquidos serão constituídos pela diferença entre:

a) As receitas brutas do tráfego, deduzidos os impostos e reembolsos;

b) As despesas de exploração, incluindo Administração e Serviços Gerais, 9 por cento do capital social, constituído para ser affecto exclusivamente à exploração das redes, objecto deste contrato, e a renda anual entregue ao Estado, constituída pela percentagem de 6 por cento fixada na base v.

§ 1.º Nas despesas de exploração, prevista na alínea b) desta base, compreender-se-hão os encargos que resultam para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses do § 1.º da regra 3.ª da base XV e § 1.º da base XVI.

§ 2.º As despesas de Administração e Serviços Gerais, referidas na mesma alínea, e todas aquelas que não possam ser directamente imputadas a qualquer das redes, com exclusão da remuneração dos corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, serão divididas proporcionalmente aos números representativos dos quilómetros-trem efectuados nas redes exploradas a esta data pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e na que venha a explorar por efeito deste contrato.



§ 3.º A remuneração dos corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluída nas despesas de administração referidas na alínea b) da presente base, é fixada, de harmonia com os estatutos da mesma, em uma quantia igual a 2 por cento da receita líquida da exploração das rêdes adjudicadas.

§ 4.º O capital social, referido na alínea b) desta base, será limitado a 8:000.000\$, e poderá a Companhia realizá-lo por meio de emissão de obrigações autorizada pelo Governo.

#### BASE VII

Como estímulo do transporte de mercadorias pobres, mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.), o Governo concede à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses um bônus de 5 por cento sobre o aumento das receitas brutas anuais em relação às que foram apuradas no ano económico de 1924—1935, aumentadas de 1 por cento ao ano, decorrido, para ter em conta o desenvolvimento normal do tráfego e as influências das novas construções.

§ único. A liquidação deste bônus far-se-há no fim de cada exercício por encontro com a renda fixa a que se refere a base V.

#### BASE VIII

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses assumirá inteira e exclusivamente os encargos provenientes dos *deficits* de exploração que não provenham do caso de força maior, nem da insuficiência de tarifas por acto do Governo, devidamente constatados pelo tribunal arbitral.

§ único. Os *deficits* de exploração provenientes de qualquer dos dois casos a que se refere esta base serão cobertos pelo Estado e pela Companhia, na proporção de 70 e 30 por cento, respectivamente.

#### BASE IX

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fica responsável pela conservação e renovação, salvo o disposto na base XXVI, do material fixo, das vias, dos edifícios e seu mobiliário, utensílios, etc., que são propriedade do Governo e serão devidamente inventariados, mediante inspecção feita simultaneamente por delegados do Governo e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que assinarão os respectivos inventários, os quais deverão concluir-se dentro dum ano da presente data.

§ único. Não é incluindo no presente contrato, o será, portanto, excluído dos referidos inventários, o edifício onde, actualmente funciona a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e respectivo mobiliário.

#### BASE X

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

§ 1.º Este inventário deverá estar concluído dentro do prazo de cento e oitenta dias, a contar da presente data.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração, proceder-se há de forma idêntica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e a entrega pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sendo esta obrigada a completar o valor do material recebido do Governo se o que entregar fôr inferior àquele e revertendo para o Governo o excesso de valor se o houver, salvo o disposto no parágrafo final da base XXVI.

#### BASE XI

O material circulante e o material fixo das oficinas já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado será por este pago e entregue à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aumentando-se ao inventário a que se refere a base anterior pelo preço do custo, no local da entrega, expresso na unidade monetária que na mesma base anterior se indica.

#### BASE XII

O carvão, óleos e outros materiais de consumo incluindo os materiais de via, excepto carris, as ferramentas manuais, etc., existentes em armazém, ou já encomendados e não recebidos, serão devidamente inventariados e pagos, pelo seu valor de custo no local da entrega, ao Estado ou ao respectivo fornecedor quando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os não julgue dispensáveis por motivos justificados.

§ 1.º O inventário a que se refere esta base será elaborado com a máxima urgência por delegados do Governo e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

§ 2.º Terminada que seja a concessão de exploração, proceder-se há por forma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo Governo à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

§ 3.º As dúvidas que se suscitem sobre o disposto nesta base serão resolvidas pela comissão de peritos estabelecida na base X.

#### BASE XIII

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

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

(Continua)

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão de Movimento e Tráfego

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 2.199\$22 (dois mil cento noventa e nove escudos e vinte dois centavos) como liquidação provisória, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico.

Paços do Governo da República, em 10 de Março de 1927

O Ministro do Comercio e Comunicações

(a) *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Santa Comba-Dão a Vizeu relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1926-1927, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, está nos termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Mi-



nistro do Comercio e Comunicações que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 692\$62 (seiscentos noventa e dois escudos e sessenta e dois centavos) como liquidação provisória, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico.

Paços do Governo da República, em 10 de Março de 1927

O Ministro do Comércio e Comunicações

(a) *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1926-1927, está nos termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mencionada Companhia, nos termos do n.º 1.º do art.º 348.º da Organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada por decreto n.º 8924 de 18 Junho de 1926, seja paga a quantia de 22.343\$22 (vinte e dois mil trezentos quarenta e tres escudos e vinte e dois centavos).

Atendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1926-1927, está nos termos de ser aprovada:

e tres escudos e vinte e dois centavos) como liquidação provisoria do referido semestre.

Paços do Governo da República, em 10 de Março de 1927

O Ministro do Comércio e Comunicações

(a) *Julio Cesar de Carvalho Teixeira*

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Divisão Central e de Estudos

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

Aos onze dias do mês de Março de mil novecentos e vinte e sete, no Ministério do Comércio e Comunicações, e gabinete do Ministro, onde vim eu, Álvaro de Sousa Rêgo, chefe da Divisão de Via e Obras, servindo de director geral da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, compareceram de uma parte o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Júlio César de Carvalho Teixeira, Ministro do Comércio e representando o Estado neste contrato designado por primeiro outorgante, e de outra parte os Ex.<sup>mos</sup> Srs. Dr. Rui Enes Ulrich e António de Almeida Vasconcelos Correia, respectivamente presidente e vice-presidente do Conselho de Administração e membros da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima de responsabilidade limitada, representando esta Companhia nos termos dos seus estatutos e neste contrato designada por segundo outorgante, assistindo também a este acto o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

E por êle Ex.<sup>mo</sup> Ministro do Comércio e Comunicações foi dito que o Governo, usando da autorização concedida pelo decreto-lei n.º 13:260, publicado no *Diário do Governo* n.º 48, 1.ª série, de 9 do corrente mês, resolveu contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a concessão da exploração das linhas férreas do Estado

(Minho e Douro e Sul e Sueste) que lhe tinha sido adjudicada por despacho de 22 de Janeiro de 1927, em virtude do concurso a que se procedeu nos termos do decreto-lei n.º 12:684, publicado no *Diário do Governo* n.º 258, 1.ª série, de 18 de Novembro de 1926, e que tendo a referida Companhia aceite as bases anexas ao mesmo decreto n.º 13:260, vem com a mencionada Companhia realizar o presente contrato nos termos dos artigos seguintes:

Artigo 1.º O primeiro outorgante adjudica à segunda outorgante a exploração de todas as linhas e ramais construídos que actualmente estão por aquele explorados, por intermédio das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, subordinadas à Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, bem como todas as linhas e ramais, actualmente em construção, afluentes das rêsdes dessas mesmas Direcções

Art. 2.º Essa adjudicação compreende também a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construídos durante o prazo da concessão e até o termo da mesma, contanto que sejam afluentes das actuais rêsdes e não tenham bitola diferente das que nelas existem.

Art. 3.º A adjudicação é feita pelo prazo de trinta anos, a contar da data do início da exploração pela segunda outorgante, podendo qualquer dos outorgantes pedir a revisão das suas cláusulas no fim dos primeiros dez anos e em períodos subseqüentes de cinco em cinco anos, rerervando-se o primeiro outorgante o direito de rescindir o contrato a partir do décimo quinto ano e bem assim o de prorrogá-lo até à data termo de qualquer concessão de caminho de ferro com a qual lhe convenha englobar a das linhas da sua actual rêsde.

§ único. No caso de revisão das cláusulas do contrato, não havendo aôrdo entre as partes, será o litígio resolvido por arbitragem organizada como se estipula no artigo 35.º

Art. 4.º A exploração por parte da segunda outorgante deve começar dentro do prazo de cento e oitenta dias, a contar da data da assinatura deste contrato.

Art. 5.º A segunda outorgante pagará ao Estado a renda fix. anual de 6 por cento das receitas brutas do tráfego das rêsdes que lhe são adjudicadas, deduzidos os impostos e reembolsos, e uma renda variável, compreendida entre as percentagens de 70 por cento e 85 por cento sobre os lucros líquidos da exploração, aumentando com os mesmos lucros segundo a fórmula  $P=70+\frac{TL}{1000}$  em que  $P$  representa a percentagem total a entregar ao Estado e  $L$  a importancia dos lucros líquidos expressa em contos, desprezando a fracção de conto.

§ 1.º A renda fixa anual será paga pela segunda outorgante por trimestres vencidos, no prazo de um mês, contando do fim de cada trimestre, mediante liquidações provisórias das receitas brutas, devendo a correcção das contas provisórias fazer-se com relação a cada ano civil logo que esteja concluído o relatório anual da exploração, que a segunda outorgante deverá apresentar ao Governo conjuntamente com o relatório e balanço da mesma, elaborados nos termos do artigo 189.º do Código Commercial.

§ 2.º A renda variável será paga no prazo de um mês, depois da aprovação do relatório anual da exploração acima indicado.

§ 3.º A segunda outorgante obriga-se, durante os primeiros cinco anos da exploração, a empregar em melhoramentos das linhas cuja exploração lhe é adjudicada, e seu material, toda a parte que lhe couber na partilha dos lucros.

Art. 6.º Os lucros líquidos serão constituídos pela diferença entre:

a) As receitas brutas do tráfego, deduzidos os impostos e reembolsos;

(Continua).