

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 40.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 — Antwerpia, 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 944

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 Abril de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Tarifa especial n.º 107 — g. v. — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

— Tarifa de Camionagem — Em vigor a partir de 20 de Março de 1927.

— Tarifa de Camionagem — Em vigor a partir desde 10 de Abril de 1927.

Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao público — Abertura à exploração do troço de linha compreendido entre as estações de Ermidas-Sado e S. Bartolomeu da Serra no ramal de Sines.

— Aviso ao público — Abertura à exploração do troço da linha de Évora a Reguengos.

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Sousa	pag. 105
Conselheiro Fernando de Sousa	" 109
Engenheiro Manuel Rueda	" 109
"Miss Portugal"	" 110
Parte Oficial	" 111
Viagens e Transportes	" 112
Arrematações	" 112
Grave desastre na linha de Cintra	" 113
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	" 113
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	" 114
O túnel sub-ílval de Oakland, Estados Unidos	" 117
Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha, pelo Visconde d'Alcobaça	" 118
A sindicância aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	" 120
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	" 120
Melhoramentos no Sabugo	" 120

O ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

Os seus antecedentes

por J. FERNANDO DE SOUZA

VÃO ser entregues por arrendamento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses as linhas que o Estado explorava, somando 917 quilómetros de via larga no Sul e Sueste e 360 no Minho e Douro: total 1:277 e 154 de via estreita no Minho e Douro. São ao todo 1:431 quilómetros que, juntos aos 1:146 que a C. P. explora, somam 2:577. Ficam de fora desse grupo 709 quilómetros, apenas divididos por 5 companhias, sendo 223 de via larga e 481 de via estreita.

Cessa ao mesmo tempo a administração directa do Estado, para ficar toda a rede sob o domínio de empresas exploradoras.

Importa, pois, frisar as características do novo regime, expondo resumidamente os seus antecedentes.

*

* * *

Desde que em 1844 surgiram entre nós as primeiras iniciativas para a construção de caminhos de ferro, predominou sempre o princípio do recurso a companhias concessionárias, sem que o infirmasse a intervenção episódica do Estado na construção e exploração do primeiro troço da li-

nha de Leste até ao contrato Salamanca de 1859 e a exploração da linha do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal, desde o seu resgate em 1861 até à entrega á companhia do Sueste em 1864.

Só em 1867 se recorreu abertamente á acção directa do Estado para a construção e subsequente exploração das linhas do Minho e Douro, que desde o inicio até hoje se conservaram sob esse regime.

Em 1869 o Estado viu-se obrigado accidentalmente a tomar conta da exploração das linhas do Sul e Sueste por falência da concessionária e a construir os seus prolongamentos como provisória transitória para o arrendamento.

Começaram em 1878 as tentativas para esse fim, A lei de 6 de Maio de 1878 mandou pôr em praça as linhas nas condições do contrato de 1864 para as linhas a construir e a entrega ao Estado duma anuidade igual à receita líquida das linhas do Sul e Sueste. Já em 1876 se fizera uma tentativa para a concessão isolada da linha de Casével a Faro.

Em 1881 apresentou Saraiva de Carvalho uma proposta de lei para a adjudicação da construção e exploração das linhas do Sul e Sueste,

com os complementos previstos, com garantia de juro de 6 por cento para o capital de 25 contos por quilómetro. Pelas linhas então existentes era paga uma anuidade igual à sua receita líquida naquela época.

A lei de 29 de Março de 1883 providenciou sobre a construção dos prolongamentos do Sul e Sueste e exploração de toda a rede.

Para os primeiros garantia-se juro de 5 por cento sobre 25 contos por quilómetro, entrando no computo do complemento de garantia o rendimento líquido de toda a rede.

A mesma lei previa o caso de se não fazer a adjudicação, autorizando a construção e exploração pelo Estado. Foi este preceito o que prevaleceu, havendo, porém, sempre o propósito de arrendar as linhas na primeira oportunidade.

Em 1897 celebrou Ressano Garcia um contrato provisório de arrendamento do Sul e Sueste do Marquês de Guadalmrina, logo substituído por uma proposta de lei para a adjudicação, em separado das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, e construção de cerca de 618 quilómetros de linhas complementares com garantia de juro. O plano, estudado com precipitação, enfermava de graves defeitos. A proposta não logrou ser transformada em lei.

Em 14 de Julho de 1899 foi afinal promulgada a lei que creava a Administração dos C. F. E. e encerrava o largo período de tentativas de arrendamento, que durara cerca dum quarto de século.

Até 1911 melhorou-se a exploração, desenvolveu-se a rede, afirmou-se a excelência da administração autónoma por conta do Estado, que não temia o confronto com a das empresas privadas.

Seguiu-se a esse período de prosperidade e de crédito outro de crescente desordem financeira e administrativa, de graves frequentes, de desorganização dos serviços, a despeito da competência e do zélo de alguns dos seus dirigentes, inutilizados pela influência nefasta do meio político e social.

A revolução de 1921 facilitou o último assalto, consagrando a mais espantosa anarquia administrativa.

Em 1924 o Ministro do Comércio, Dr. António da Fonseca, nomeou oficiosamente uma comissão composta dos engenheiros Costa Serrão, Duro Sequeira, Vasconcelos e Sá, Jales Guimaraes e Fernando de Souza, para propor as reformas necessárias na C. F. E. Ratificou-lhe o mandato o seu sucessor Nuno Simões, ao qual apresentou em 12 de Março de 1924 um extenso relatório por mim redigido.

Vamos reproduzir esse trabalho, que nada tem de oficial, nem de confidencial e que encerra numerosos dados elucidativos.

I

A ORGANIZAÇÃO DE 1899

Por decreto de 6 de Outubro de 1898 foi confiado a uma comissão o estudo da nova organização dos C. F. E., baseada na criação de um Conselho de Administração delegado do Ministro e autónomo dentro de certos limites, tendo sob as suas ordens as duas Direcções, e de um fundo especial destinado a construções, obras complementares e aquisição de material circulante, para o qual revertessem os excessos de receita de impostos e do tráfego, além de outras receitas menos importantes.

As linhas de Minho e Douro tinham sido construídas pelo Estado e sempre exploradas sob a sua administração. As de Sul e Sueste, depois de um período acidentado, em que as concessões se sucederam, entraram na posse do Estado em 1869, mas ao fim de certo tempo eram objecto de vários projectos de arrendamento, que ultimamente englobavam as do Minho e Douro.

Esses planos serviam de pretexto ao adiamento das despesas necessárias.

Entretanto a excessiva centralização, a ingerência abusiva da política, a deficiência das dotações, a falta de pagamento pontual a fornecedores, tornavam sobremodo precária a situação das linhas do Estado. Chegou a ser preciso ao M. D. em determinado dia o crédito pessoal do Director para se obter carvão e evitar a paralisação dos comboios no dia seguinte!

Dos minuciosos estudos da Comissão resultou um projecto, que após vicissitudes várias foi a origem da lei de 14 de Julho de 1899, que Elvino de Brito a custo arrancou das Camaras, desajudado do Governo a que pertencia e tendo que aceitar da oposição várias alterações do projecto, nem sempre felizes.

Creou-se o Conselho de Administração, composto de 8 membros, sendo submetido o seu funcionamento ao regulamento de 2 de Novembro de 1899.

Foi promulgado em 14 do mesmo mês o das Direcções. Fixou-se em 750 contos a receita líquida pertencente ao Thesouro.

Pensou-se então em reunir as duas direcções numa só com sede em Lisboa, fundindo os serviços de contabilidade das receitas e despesas, estatística, tráfego, armazéns gerais das duas direcções, que ficariam reduzidas aos serviços exteriores sob um chefe de exploração.

As dificuldades provenientes de deslocações do pessoal e a previsão do futuro desenvolvimento dos dois grupos de linhas fizeram renunciar a essa concentração de serviços.

A nova reforma entrou pois em vigor com a máxima facilidade, sem perturbação das práticas estabelecidas.

Os homens nomeados para o Conselho timbraram em assegurar a máxima eficiência ao novo sistema pela descentralização, pela inflexível indepen-

dencia da política, pela pontualidade dos pagamentos, pela disciplina do pessoal, bem facil então.

O Conselho tinha apenas uma modesta secretaria, abrangendo em duas secções distintas o expediente e a contabilidade central.

Os resultados viram-se. De 1899-1900 a 1910-1911 a extensão das linhas subiu de 823 km. a 1.114, isto sem falar em 142 km. de linhas construídas por empresas com garantia de juro e outros auxílios do fundo especial. As receitas do tráfego subiram de 1.899 contos a 3.364 e as receitas líquidas de 181 a 1.323.

Assegurou-se a conservação regular das linhas, melhorou-se a exploração, renovou-se a via na extensão de 326 km., adquiriu-se material circulante, melhorando-se ao mesmo tempo as oficinas e situação do pessoal e garantindo-se o seu futuro pela criação da Caixa de aposentações. No período considerado as receitas anuais do fundo especial elevaram-se de 235 a 720 contos.

Emitiram-se empréstimos na importância de 10.700 contos, sendo em 1909-1910 os encargos do fundo especial: anuidades e garantias, cerca de 626 contos. Gastaram-se 9.724 contos em construções, obras complementares e material circulante, além de 372 contos em estradas de acesso e pontes sobre o Douro.

Os serviços da exploração sofriam vantajosamente o confronto com os das linhas de companhias.

Estava delineado um vasto plano de trabalhos, completado pela criação do fundo especial da zona central, de modo que em 6 anos se construiriam 300 quilómetros nas redes do Estado e 400 quilómetros em linhas complementares das companhias. Esse plano constava do projecto de lei apresentado em junho de 1910 pelo Conselheiro Moreira Júnior.

II

A DESORGANISAÇÃO DOS SERVIÇOS PELA POLÍTICA

As perturbações políticas e sociais ocorridas desde 1910 determinaram profunda transformação do estado de coisas anterior.

Surgiram os movimentos de indisciplina, as greves, desconhecidas até então nas linhas portuguesas,

as exigências apresentadas directamente aos ministros, a imposição de demissões de funcionários superiores, a ingerência da política nos serviços.

O Conselho foi renovado e desde 1911 abriu-se o período de desorganização e indisciplina, que se foram agravando de ano para ano.

Há, todavia, que dividir esse período em três outros: o que vai até 1913-1914, isto é, até ao começo da grande guerra, o de 1914-1915 a 1918-1919, durante o qual se fez a paz, e o que veio de 1919-1920 até ao presente.

No primeiro quadriénio a extensão das linhas subiu de 1:114 a 1:158 quilômetros apenas; as receitas brutas do tráfego de 3:365 a 3:732 contos e as receitas líquidas desceram de 1:323 a 1:113 contos.

A um aumento de 367 contos na receita corresponderá o de 577 contos na despesa.

O quinquénio seguinte é assinalado pelo enorme agravamento de despesas, originado em parte pela guerra, mas em grande parte pela crescente desorganização e indisciplina.

Multiplicam-se as greves. São expulsos pelo pessoal revoltado funcionários superiores, chefes de serviço e até directores. Apesar de se iniciar o aumento das tarifas pelas sobretaxas, a situação financeira é cada vez peor.

As perturbações políticas (revoluções de 1915, 1917 e 1919) tiveram a sua triste repercussão nos C. F. E.

No último quinquénio, 1919-1920 a 1923-1924, o mal atinge as proporções máximas, como resultante das crises anteriores, em que as mesmas causas perturbadoras exerceram a sua acção crescente.

No primeiro quadriénio não houve alteração na lei orgânica; o sistema que tão satisfatoriamente funcionara durante 11 anos, continuou em vigor, apenas com diferença de pessoas e a funda transformação do estado de espírito do pessoal.

Durante esse período o Tesouro recebeu os 750 contos anuais que a lei fixara e houve para o fundo especial um saldo de receita do tráfego, que foi descondo de 573 contos a 363.

Um índice pode mostrar como a situação piorava nos C. F. E., comparados com os das companhias; é o coeficiente de exploração nas linhas de via larga, aproveitando-se a estatística oficial por anos civis.

Anos	ESTADO			COMPANHIAS		
	Extensão em quilômetros	Receita quilométrica em Esc.	Coeficiente de exploração	Extensão	Receita quilométrica em Esc.	Coeficiente de exploração
1899.....	818	2.342\$	0,56	1.325	3.573\$	0,45
1911.....	1024	3.310\$	0,61	1.424	5.257\$	0,50
1916.....	1046	3.296\$	0,76	1.424	5.183\$	0,54
1919.....	1128	8.196\$	1,31	1.424	10.037\$	0,83
1921.....	1176	21.252\$	1,33	1.424	34.932\$	0,99
1922.....				1.424	52.242\$	0,81

Assim, de 1899 a 1911, em que a extensão dos C. F. E. cresceu 206 quilometros de linhas menos productivas, enquanto nas de Companhias cresceu apenas 99, o coeficiente de exploração subiu 0,05 em cada grupo.

No periodo de 1911 a 1914, em que houve nos C. F. E. o insignificante aumento de 22 quilometros, o coeficiente subiu 0,15 nestes e apenas 0,04 nas linhas de Companhias.

No periodo de 1915 a 1919 a extensão de via larga nos C. F. E. cresceu 82 quilometros, ficando estacionaria a das Companhias; o coeficiente de exploração cresceu 0,55 nos primeiros e 0,29 nas segundas.

Para o periodo actual os elementos oficiais de comparação publicados não vão além de 1921.

Se os compararmos, encontramos os seguintes resultados dos ultimos tres anos expressos em contos:

anuidade fixada, deixando saldo para o fundo especial.

Em 1914-1915 já foi inferior aos 750 contos e decresceu rapidamente, até que em 1917-1918 começaram os saldos negativos da conta da exploração, indo de 178 contos nesse exercicio a 18.083 em 1922-1923, apesar do consideravel aumento das receitas. E com este enorme agravamento do deficit coincidiu a mais profunda desorganisação dos serviços, acusada pelos atrasos de comboios, pelas demoras nos transportes, pelos roubos e avarias, pelo estado de material.

No terceiro periodo considerado (1914/1915 a 1918/1919) sucederam-se as reformas da lei organica em vigor desde 1899.

Começou-se por aumentar 2 vogaes agregados ao Conselho de Administração por decreto N.º 1820 de 11 de agosto de 1915 e um terceiro por portaria de 18 de Dezembro de 1918, sem haver disposição

	1919		1920		1921	
	Estado	Companhias	Estado	Companhias	Estado	Companhias
Imposto de transito e selo	762	1.072	1.271	1.964	2.408	3.087
Receita do trafego.....	9 484	16.497	15.251	33.357	25.649	53.614
Despesa da exploração.....	12.704	13.714	20.661	32.001	14.732	52.033
Receita liquida.....	3.220	2.753	5.350	1.356	9.083	681

Se compararmos as estatísticas de 1914, ano que pouco influenciado foi ainda pela guerra, e 1921, achamos os seguintes resultados:

legal que o permitisse, nem estar prevista essa categoria na lei organica; simplesmente se quiz outorgar passes a tres altos funcionários.

	1914		1921	
	Estado	Companhias	Estado	Companhias
Passageiros (mil)	3.149	15.789	4.959	18.596
Toneladas g. v. (mil)	59	163	98	539
Toneladas p. v. (mil)	1.262	4.125	1.225	4.086

Houve aumento consideravel do numero de passageiros. Dobrou a tonelagem de p. v. por efeito do mau serviço e demoras, que obrigaram o publico a recorrer á g. v. em casos em que normalmente aproveitaria a p. v.

Quanto a esta, diminuiu, o que é um sintoma deploravel de estacionamento da actividade económica do paiz, isto apesar de ter havido um aumento de extensão explorada de 144 quilometros no Estado e 10 quilometros nas linhas de Companhias.

Num mapa anexo encontra-se o resumo das receitas e despezas nos C. F. E. por anos economicos desde 1899-1900 até 1922/1923.

Vê-se que até 1913-1914 a receita liquida foi suficiente para entregar ao Thesouro os 750 contos da

Veiu depois o decreto N.º 2932 de 9 de Janeiro de 1917, consagrado pelo N.º 3684 de 19 de Dezembro do mesmo ano, servir dois apaniguados de sociedades secretas, desdobrando o serviço de contabilidade e tesouraria de cada Direcção em dois: escrita e contabilidade, thesouraria e processo.

Assim se abriu o caminho ao futuro desdobramento do segundo serviço para tornar independente a tesouraria, desdobramentos ambos inuteis e nocivos.

Surge em 4 de Maio de 1918 um decreto, que revoluciona, baralha e confunde todos os serviços ferroviarios, desde o tradicional regulamento de polícia e exploração de 1868 até á organisação dos C. F. E., em termos taes que teve logo que ser sus-

penso por decreto N.º 4389 de 11 de Junho do mesmo ano.

Em quanto uma comissão, em que o pessoal tinha representantes, estudava conscientemente as reformas necessárias, os grevistas imposseram ao ministro absurdos preceitos constantes do decreto 4903 de 15 de Outubro de 1918.

Essa organização foi logo suspensa pelo decreto N.º 4989 de 21 de Novembro do mesmo ano, até que se publicou o decreto N.º 5039 de 30 do mesmo mês, promulgando a reorganização dos C. F. E. e da Direcção Geral de transportes terrestres em harmonia com o trabalho da Comissão, alterado infelizmente nalguns pontos.

Para que se faça ideia do que eram os diplomas anteriores basta citar o seguinte artigo do Decreto N.º 4903:

Art. 18.º—Aos agentes que se encontram á data da publicação deste decreto, desempenhando serviço de escrevente, com categorias inadaptáveis, ser lhes-há regularizada a situação, nomeando-os desde já escreventes com estabilidade nos lugares que desempenham e facultando-se-lhes o acesso a escriturários da 3.ª. por concurso e antiguidade, nas condições agora estabele-

cidas para os demais escreventes ficando expressamente prohibida a admissão de pessoal em tales circunstâncias».

A energia do ministro de então, Cruz Azevedo, logrou dominar a greve e pôr em vigor o novo regulamento.

As perturbações revolucionárias dos começos de 1919 determinaram porém a reforma do decreto 5039, substituído no que respeitava aos C. F. E. pelo decreto N.º 5328 de 25 de Março de 1919, redigido de colaboração com os caudilhos do pessoal e logo substituído pelo Decreto N.º 5605 de 10 de Maio do mesmo ano.

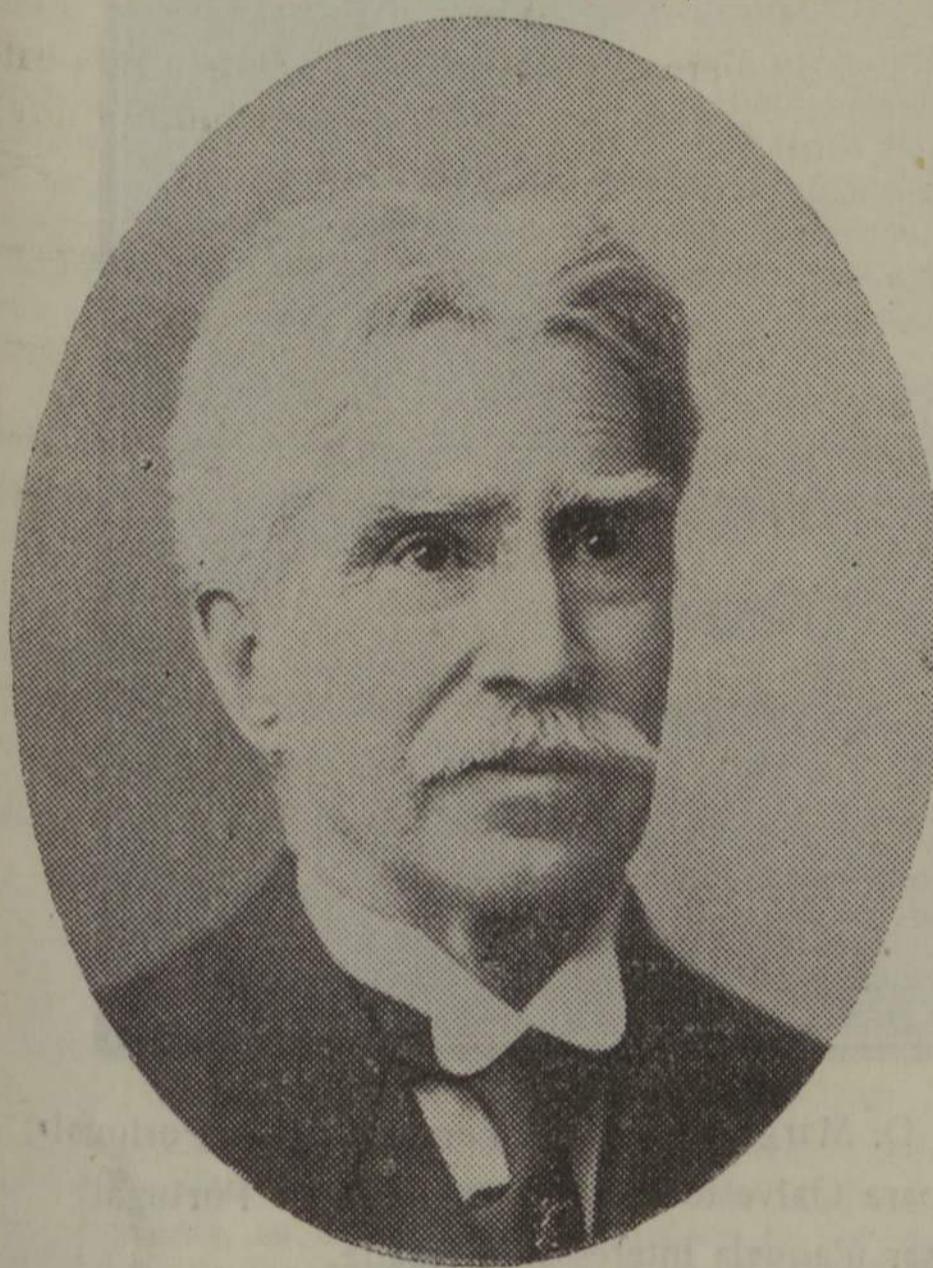
Poderá haver mais frisantes sintomas da desordem e incoherência administrativa que 5 organizações de um importante serviço público, sucedendo-se no curto prazo de um ano para substituirem uma lei orgânica que estivera 19 anos em vigor sem alterações sensíveis?

A organização de 1919 foi uma verdadeira orgia administrativa, que nem ao menos logrou encerrar o período de greves e indisciplina que, gerara.

(Continua)

Conselheiro Fernando de Sousa

Apesar de se sentir muito melhor, ainda se encontra retido em casa o nosso director, Conselheiro J.



Fernando de Sousa que no mês passado foi vítima de uma queda sofrendo bastantes contusões que lhe resultaram recolher ao leito algumas semanas.

Ao nosso preso director e amigo, desejamos rápidas melhorias.

ENGENHEIRO MANUEL RUEDA

Foi exonerado, a seu pedido, do lugar de chefe do Gabinete do Sr. Ministro do Comércio, para que havia sido nomeado logo a seguir ao movimento de 28 de Maio, o nosso preso amigo Engenheiro e distinto oficial de marinha, Sr. Manuel de Campos Rueda.

O Engenheiro Rueda, que é homem que toma a sério todas as missões de que o incumbem, desde que tomou conta do lugar de confiança que lhe foi dado com a nova situação política, dedicou-se a trabalhar denodadamente, até que a sua saúde se ressentiu fortemente, pelo que se viu forçado a pedir a sua exoneração.

Hoje, felizmente, já quase por completo restabelecido, depois de alguns dias de repouso e tratamento médico, encontra-se já ao serviço da C. P., onde há já alguns anos desempenha com invulgar competência o lugar de Engenheiro Chefe do Serviço do Tráfego.

A *Gazeta*, onde o engenheiro Rueda conta com muitas amizades, prestando-lhe a homenagem de que é merecedor pelas suas superiores qualidades, que o tornam distinto como cidadão, chefe de família, oficial de marinha, engenheiro e ferroviário, envia-lhes as sinceras felicitações pelo seu restabelecimento.



“MISS PORTUGAL”



Tem sido o assunto de todas as conversas, a eleição de D. Margarida Bastos Ferreira, «Miss Portugal» que em 9 do corrente partiu, a bordo do «Nyagare» para Galveston afim de representar Portugal no concurso de beleza que se vai realizar n'aquela interessante cidade.

Ao concurso todas as nações concorreram á ascepção de Alemanha e Hespanha onde tambem ha lindas mulheres.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:260

Continuação do n.º 943

BASE XIV

O Governo assume todos os encargos financeiros provenientes de actos já realizados ou em curso, por intermédio da administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas, devendo porém a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses satisfazer as obrigações que lhe são impostas pelas bases XI, XII e XIII.

BASE XV

Quanto ao actual pessoal das linhas adjudicadas, obrigam-se o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a respeitar as seguintes regras:

1.º O Governo tomará a seu cargo todo o pessoal que actualmente estiver adido aos quadros e vencer pelo Ministério das Finanças.

2.º Serão submetidos a uma junta médica para exame todos os empregados dos serviços de escritórios e estações que tenham mais de 60 anos de idade ou mais de 30 anos de serviço e todo o pessoal de máquinas, jornaleiro, de trens, de serviço fluvial e de revisão que tenha mais de 55 anos de idade ou mais de 25 anos de serviço, e serão reformados por conta da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado todos os agentes que a Junta não considere com aptidões físicas necessárias ao bom desempenho das funções que lhes competem.

§ 1.º O pessoal dos armazéns gerais, saúde, oficinas, depósitos, armazéns de serviços, imprensa, tesouraria e quaisquer outros serviços gerais será considerado para este efeito como pessoal de escritório.

§ 2.º Para a rede do Minho e Douro se nomeará uma junta médica e para a do Sul e Sueste outra, compostas por um médico dos Caminhos de Ferro do Estado, um outro nomeado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e um terceiro, presidente, escolhido por acordo entre as duas partes, ou, na falta desse acordo, pelo Governo, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

3.º Dos restantes agentes a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses escolherá o pessoal que julgar necessário e suficiente para a boa exploração das redes adjudicadas, o qual ficará subordinado aos regulamentos dessa Companhia, aprovados pelo Governo.

§ 1.º Esta escolha deve ficar determinada no prazo máximo de um ano, a contar do início da exploração pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo o pessoal sobrante, se o houver, ser colocado na situação de adido, com os vencimentos fixos actuais, que serão pagos em partes iguais pelo Governo e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, enquanto os seus serviços não forem utilizados por qualquer das partes em qualquer outro lugar compatível com as suas habilitações.

(Continua)

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

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

Continuação do n.º 943

b) As despesas de exploração, incluindo administração e serviços gerais, 9 por cento do capital social, constituído para ser afecto exclusivamente à exploração das redes objecto d'este contrato, e a renda anual entregue ao Estado, constituída pela percentagem de 6 pôr cento fixada no artigo 5.º

§ 1.º Nas despesas de exploração, previstas na alínea b) d'este artigo, compreender-seão os encargos que resultam para a segunda outorgante do § 1.º da regra terceira do artigo 15.º, e do § 1.º do artigo 16.º

§ 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 segunda outorgante, serão divididas proporcionalmente aos números representativos dos quilómetros-trem efectuados nas redes exploradas a esta data pela segunda outorgante e na que venha a explorar por efeito d'este contrato.

§ 3.º A remuneração dos corpos gerentes da segunda outorgante, incluída nas despesas de administração referidas na alínea b) do presente artigo, é fixada, de harmonia com os estatutos da mesma, em uma quantia igual a 2 por cento da receita líquida da exploração das redes adjudicadas.

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

Art. 7.º Como estímulo do transporte de mercadorias pobres, mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.), o primeiro outorgante concede à segunda outorgante um bónus de 5 por cento sobre o aumento das receitas brutas anuais em relação às que foram apuradas no ano económico de 1924-1925, aumentadas de 1 por cento por ano decorrido, para ter em conta o desenvolvimento normal do tráfego e as influências das novas construções.

§ único. A liquidação d'este bónus far-seá no fim de cada exercício por encontro com a renda fixa a que se refere o artigo 5.º

Art. 8.º A segunda outorgante assumirá inteira e exclusivamente os encargos provenientes dos deficits de exploração que não provenham de 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 este artigo serão, cobertos pelo Estado e pela Companhia, na proporção de 70 por cento e 30 por cento, respectivamente.

Art. 9.º A segunda outorgante fica responsável pela conservação e renovação, salvo o disposto no artigo 26.º, do material fixo das vias, dos edifícios e seu mobiliário, utensílios, etc., que são propriedade do primeiro outorgante e serão devidamente inventariados, mediante inspecção feita simultaneamente por delegados do primeiro e da segunda outorgantes, que assinarão os respectivos inventários, os quais deverão concluir-se dentro de um ano da presente data.

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

(Continua).

BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

D A N C I N G

DE

L I S B O A

Viagens e Transportes

Horas de abertura e encerramento das estações do Sul e Sueste

Segundo um Aviso ao Públíco da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a partir de 20 do mês passado as estações desta rede estão abertas, para recepção e entrega de mercadorias, tanto de grande como de pequena velocidade, somente nos dias úteis, desde as 8 às 12 e das 13 às 17 horas, em qualquer época do ano.

Exceptua-se a estação do Barreiro que estará aberta nos meses de Abril a Outubro, desde as 8 às 12 e das 13 às 19 horas e nos meses de Novembro a Março, desde as 8 às 12 e das 13 às 18 horas.

Aos domingos não haverá recepções nem entregas salvo as excepções abaixo indicadas;

Nos dias de feriado oficial, nacionais ou concelhios o serviço nas estações começará à hora habitual para ser encerrada 4 horas depois, exceptuando as estações de Lisboa-Cais da Areia, Jardim, e Santo Amaro que se acham encerradas nestes dias.

estarão abertas, tanto nos dias úteis como nos domingos e dias de feriado oficial, nacionais ou concelhios para a recepção e entrega:

Excepcionalmente ao acima estabelecido, as estações a) Bagagens, biciclos despachados á vista dos bilhetes de passageiros e quaisquer remessas em grande velocidade efectuadas em serviço de socorro e as constituídas por fitas cinematográficas, criação e animais vivos de qualquer espécie, géneros frescos de fácil deterioração tais como mariscos, pescaria fresca, salpicada e congelada, leite, gêlo, carnes frescas e congeladas, caça, pão, plantas vivas e flores, que podem ser recebidas ou entregues com antecedência não superior a uma hora de saída do comboio ou vapor que ha de fazer o transporte ou no caso de entrega, até uma hora depois daquele em que foi efectuada.

b) A pescaria, tanto nos dias úteis como domin-

gos, feriados nacionais ou concelhios, deverá ser apresentado com os seguintes prazos de antecedência em relação à hora prescrita no horário para a partida dos comboios e vapores: Sétúbal, Olhão, Ferragudo e Albufeira 3 horas; Lisboa, Faro, Fuzeta, Seixal, Palmela, Estombar, Algoz e Vila Rial, 2 horas; quaisquer outras estações, 1 hora.

Prazos de transporte nas linhas da Companhia Nacional

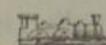
A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro que explora as linhas de Tua e Mirandela e a Bragança e o ramal de Vizeu também alterou para melhor, os prazos de transporte nas suas linhas as quais desde o dia 1 dêste mês passaram a ser:

Para os transportes de g. v. de metalico e valores, animais vivos, criação, generos frescos e transportes fúnebres, observam-se o que prescreve o art. 58 da tarifa geral; para as demais semanas em g. v. o prazo não deve exceder 48 horas por fracção indivisível de 150 quilómetros de distância a percorrer, não se contando neste prazo os dias de entrega de expedição e entrega.

Para a pequena velocidade, o prazo não deve exceder 48 por fracção indivisível de 50 quilometros, e de mais 24 por cada 75 quilometros seguintes, não contando com o dia de expedição e de entrega

Bilhetes de identidade nas linhas do Estado

Segundo informação oficial da Direcção Geral de Caminhos de Ferro não tem fundamento a notícia que nos foi fornecida e veiu publicada nesta Secção no número de 16 do mês passado, relativa a exigência de um carimbo com a palavra «Revalidado», nos bilhetes de identidade nas rôdes do Estado.



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

LEILÃO

Em 23 do corrente e dias seguintes, às 11 horas na estação desta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Públíco A n.º 1 de Fevereiro de 1920, do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 9.º da Tarifa de despêzas accessórias, proceder-se-ha à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos repectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar-los, pagando o seu débito à Companhia, para o que terão de dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações, estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis ate 23 do referido mês, das 10 ás 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazem situado ao fim do molo n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolonia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 8 de Abril de 1927.

Pelo Director Geral da Companhia
O Engenheiro Sub-Director

Lima Henriques

GRAVE DESASTRE NA LINHA DE SINTRA

No sábado 26 do mês passado deu-se, pouco depois das 19 horas, um lamentável desastre ao quilómetro 15 da linha de Sintra, do qual resultou ficarem quatro homens mortos e um gravemente ferido.

Vindo de Torres Vedras chegaria à passagem de nível, no sítio denominado do Papel, próximo da estação do Cacém, chegou cerca das 19 horas um comboio composto de dez vagões com cascalho para obras da Companhia. Mal chegou, um troço de 30 trabalhadores da via procederam à descarga da pedra e quando esse serviço estava concluído e os descarragadores iam a fechar os vagões, apareceu inesperadamente a voltar a curva que a linha ali faz, um comboio de mercadorias procedente do Rossio com destino a Torres Vedras.

O pânico que empolgou os pobres trabalhadores é indescritível, alguns conseguiram salvar-se saltando para o lado, outros deitando-se ao longo da linha, entre os carris, mas cinco deles, mais infelizes, não tiveram tempo de salvar-se e sendo colhidos pela máquina foram arremessados a uns 100 metros de distância, sendo os seus corpos encontrados de tal forma trucidados, que foi difícil reconhecê-los.

O capataz do troço de operários, Sr. Manuel Mendes, que ainda ficou com a capa de oleado que vestia completamente rasgada, tratou imediatamente de socorrer as vítimas, verificando-se tratar-se de António das Neves, de 18 anos, natural de Vermoil; Benjamim Gomes, de 18 anos, de Alfarelos; Francisco Afonso, de 28 anos, de Penamacor; António Faisca, de 38 anos, de Castelo Novo e Manuel Gomes, de 21 anos, de Pombal. Os quatro primeiros morreram instantaneamente, tendo o último ficado gravemente ferido, motivo porque veiu para Lisboa no comboio n.º 1:344, sendo conduzido ao hospital de S. José, em cuja sala de observações ficou internado, depois de ter recebido na estação do Rossio os primeiros socorros, que lhe foram prestados pelos médicos da C. P., Srs. Drs. Morais Sarmento e Fernando Washington.

O guarda-freio do comboio, de que fazia parte o troço de operários, também ia sendo colhido, tendo escapado pela prontidão com que se deitaram na linha os trabalhadores Adão da Ponte e Manuel Mendes, de Vermoil. O António Faisca, que já há tempo era empregado na C. P., tinha ontem voltado para o serviço, depois de alguns dias de suspensão, e o Francisco Afonso apenas há três dias tinha sido admitido ao serviço.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa Geral Extraordinaria dos Snrs. Accionistas.

Nos termos da 2.º 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 Snrs. Accionistas, possuidores 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do mesmo Art.º 31.º, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 4 de Maio de 1927 pelas 14 horas.

ORDEM DO DIA

Apreciação de assuntos relativos á doutrina de que trata no § 6.º do Art.º 3º e a alinea a) do Art.º 18.º dos Estatutos.

Para os Snrs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 4 de Abril corrente, inclusivé, e as *Acções ao portador* ter sido depositadas até ás 12 horas do dia 19 do mesmo mes de Abril:

Em Lisboa—Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais e na Casa Bancaria Fonseca, 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 Acções averbadas ou dos recibos dos depostos das Acções ao portador.

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

Lisboa, 2 de Abril de 1927.

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

O funeral dos desditos trabalhadores realizou-se no dia 27, depois de se ter procedido às formalidades legais, tendo os cadáveres sido encerrados em caixões e conduzidos por um grupo de camaradas seus para o cemitério de Belas, onde foram inhumados os de António das Neves, António Faisca e Francisco Afonso, tendo o de Benjamim Gomes, a pedido da família, transportado para Alfarelos.

A C. P. mandou proceder a um inquérito para se averiguar se há responsáveis pelo grande desastre.

As famílias dos infelizes trabalhadores, vítimas do desastre, envia a *Gazeta* os sentidos pezames.

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

SMMA
SOCIÈTÉ 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.ª e 6.ª edição)

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Realisou-se no dia 5 e 8 do corrente a inauguração da linha férrea de Evora a Reguengos e troço entre Ermidas a S. Bartolomeu da Serra.

EVORA A REGUENGOS

NO dia 5, ás 7 horas da manhã embarcaram n'um vapor especial, na estação do Terreiro do Paço, o sr. Presidente e ministros da Republica das pastas das Finanças, Justiça, Comercio, Interior, e Colonias que se faziam acompanhar dos seus secretarios.

Tambem os acompanhavam os engenheiros tenente-coronel Vaz Coelho e capitão Mario Costa, respectivamente director e sub-director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; dr. Ruy Ulrich e Ferreira de Mesquita pela C P., Plínio Silva, Jesus Pires, Eugenio Amaral, Pinto Gomes Junior, Borges de Almeida, Amorim Ferreira, Morais Sartento, Vasconcelos Porto, Jacinto Leal de Avila, Adriano Batista, José Filipe Barata, Artur Penedo e Terenas; maestro Fernandes Fão; capitão Rodrigues Alves; Professor Agostinho Fortes e José Nunes Mexia, pelo Gremio Alentejano, capitão Cabrita, tenente Neves e Castro, etc., etc..

DURANTE O PERCURSO

O comboio só parou no Pinhal Novo e em Vendas Novas onde nesta ultima estação aguardavam o Governo, os representantes da Junta de Freguesia e das colectividades locais, o sr. coronel Belestein Menérez, Comandante da Escola Pratica de Artilharia e toda a oficialidade.

Em Evora, aguardava n'a chegada do sr. Presidente da Republica e demais membros do Governo, uma multidão enorme e varias pessoas de maior destaque na cidade, entre elas, os srs. Governador Civil Juiz de direito e Delegado do Ministerio Publico, Câmara Municipal, Juntas de Freguesia, coronel Fisher, comandante da Região Militar, coronel Neves e Castro, comandante de Artilharia I, coronel Namorado de Aguiar, comandante de Cavalaria 5; conego Rosa Marques, representante do sr. Arcebispo de Evora; Jorge Nunes de Moura, director de Finanças; Academias do Liceu e da Escola Comercial e Industrial com respectivos estandartes; Bombeiros Voluntarios, Casa

Pia, Asilos e Creche; banda dos Amadores; uma força da G. N. R. e outra de Infantaria 22, comandada pelo sr. tenente Herculano Ramalho.

Depois dos cumprimentos de boas-vindas, o Governo e comitiva subiram novamente para o comboio, onde tambem tomaram lugar a maior parte das entidades e pessoas ali representadas.

Na estação de Machedo esperava-nos uma filarmónica e muito povo. Queimaram-se foguetes e ergueram-se muitas vivas á ditadura e ao sr. Presidente e Governo.

Iguais manifestações se produziram em Montoito, cuja estação estava engalanada com festões de verdura, colchas de seda, bandeiras, etc.

Ali compareceram os srs. José de Almeida Barrancos, Presidente da Câmara de Redondo e Julio Mira Picoto, Presidente da Junta de Freguesia de Montoito que em nome das mesmas entidades cumprimentaram os srs. Presidente da Republica e ministros. O primeiro pediu ao Governo um ramal para o Redondo, que apenas dista 15 quilometros dali, e que tem uma estrada intransitável e o segundo lembrou a conveniencia urgente de se concertarem as estradas.

De toda a parte, á beira da linha, vindo de cascais e montes distan-

tes ou proximos, aparecia povo, contente e feliz em face daquele veículo tão grande que lhe permita vencer, em pouco tempo, a distancia de Reguengos a Evora, sem utilização da estrada barrancosa que liga as duas terras.

A CHEGADA A REGUENGOS

Eram 12,32 quando o comboio entrou nas agulhas, na estação de Reguengos, depois de passado o apeadeiro de Caridade.

Em redor da estação, ao longo da linha, espalhados pelo campo e em grandes filas a par da estrada, havia mais de 15.000 pessoas, da melhor sociedade e do povo, todas contentes, e satisfeitas por verem realizados os seus sonhos dourados, que desde 1904 tinham solicitado ao Governo a respectiva linha.

Girandolas sucessivas de foguetes atroaram o espaço durante mais de 10 minutos.

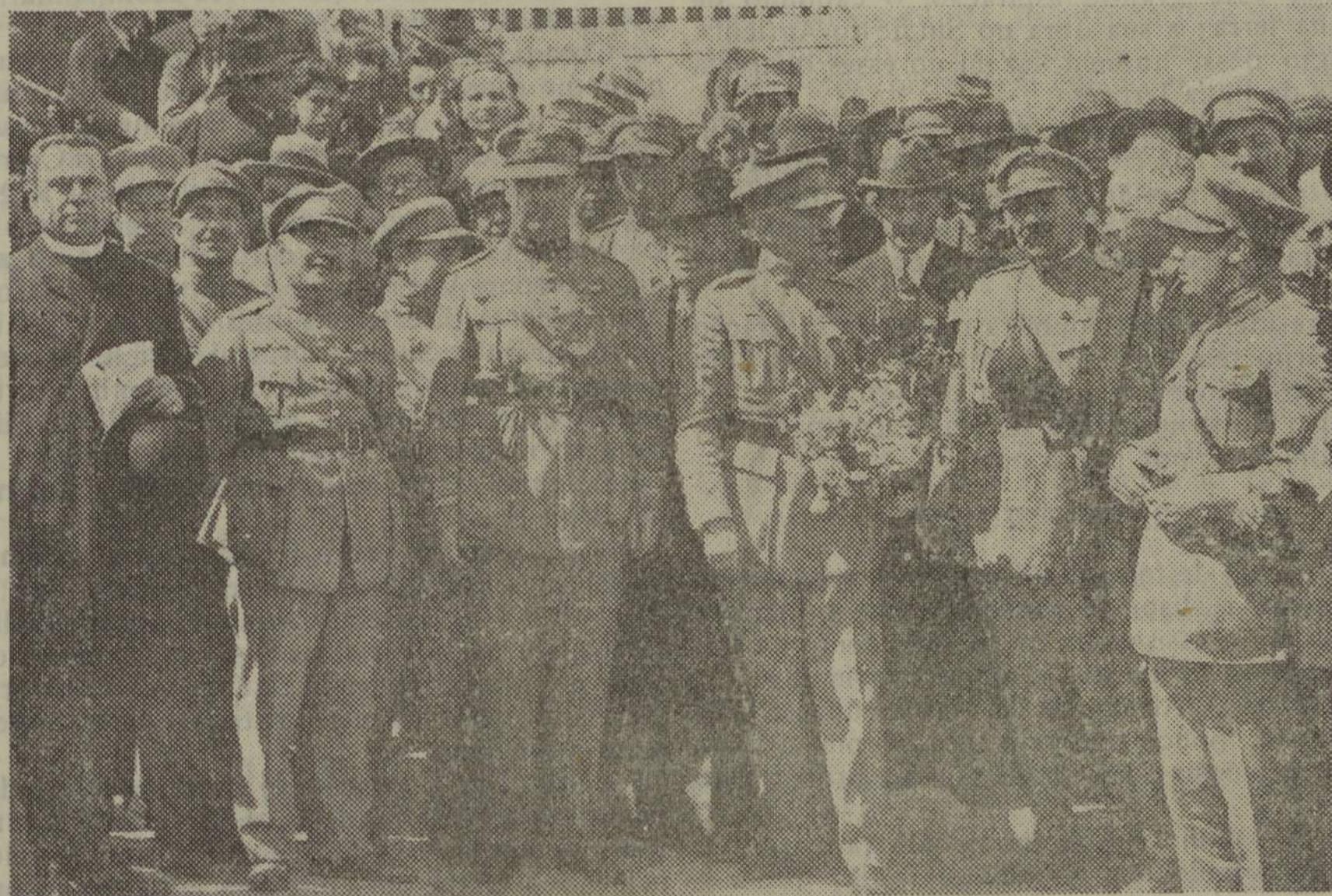
Na «gare» da estação, entre o muito povo estavam os srs. Braz Garcia da Costa, presidente, José Manuel Felix e José Afonso Gomes, vogais, da Comissão



O Sr. Presidente da Republica e os membros do Governo a caminho do Sindicato Agricola de Reguengos

Administrativa da Camara de Reguengo, Marcolino Caeiro Guião, Administrador do Concelho, Joaquim Caeiro Correia, presidente do Sindicato Agricola e Antonio Rosa do Durão, gerente da mesma associação, dr. Abilio Celso Louzada, delegado do Procurador da Republica, Antonio Miguel de Sousa Fernandes, presidente da comissão das festas, Conde de Monserraz, engenhei o Luiz Costa muitas senhoras e cavalheiros representanuo a agricultura, o comercio e a industria da região.

O sr. Presidente da Republica e demais membros do Governo receberam os cumprimentos das individualidades ali presentes. As senhoras lançaram-lhes flores e o povo vitoriou-os, erguendo muitas vivas á Ditadura, á Ordem, á Patria.



O Sr. Presidente da Republica, Ministros e Comitiva, á saida da Camara Municipal de Reguengos

A SESSÃO NA CAMARA MUNICIPAL

Começou imediatamente a organizar-se o cortejo para a vila.

A' frente, os estandartes das Camaras Municipais de Evora e Reguengos, conduzidos respectivamente pelos srs. João Moron Rodrigues e José Manuel Felix,

A seguir, a banda União de Estremoz; uma fila de mais de trinta automoveis particulares e de aluguer, conduzindo o Governo e mais convidados; as filarmónicas dos Amadores, de Evora, e a de Reguengos; o automovel presidencial e as forças da G. N. R. de infantaria e cavalaria que tinham feito a guarda de honra.

O sr. General Carmona e os outros membros do Governo atravessaram a vila debaixo de uma chuva de flores e chegaram á Camara Municipal ás 12,45.

Ali, depois de terem sido apresentadas a S. Ex.^a as pessoas de maior categoria social da vila, o sr. Presidente da Camara leu o seu discurso.

A este discurso respondeu o sr. Presidente da Republica declarando, em seu nome e em nome do Governo, que tinha uma grande satisfação em visitar tão importante e linda vila, e terminou, pedindo ao sr.

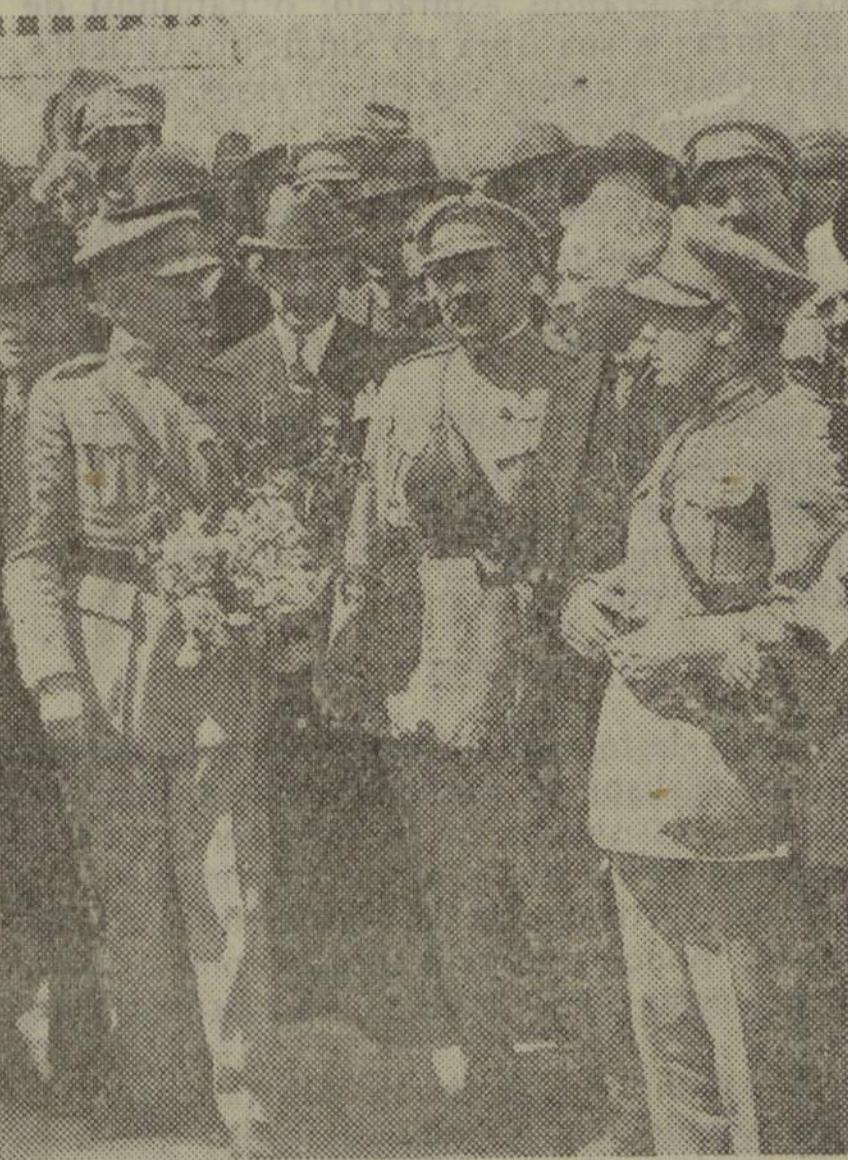
Braz Garcia da Costa para saudar em seu nome, toda a população de Reguengos.

Em seguida S. Ex.^a assomou á varanda do edificio, fazendo-lhe o povo que se aglomerava no largo fronteiro, uma carinhosa manifestação de simpatia.

A VISITA AO SINDICATO AGRICOLA

Da Camara Municipal seguir o Governo e comitiva, acompanhados de muito povo, para a séde do Sindicato Agricola de Reguengos, uma das mais importantes e notaveis organizações agricolas do país.

No 1.^o andar do edificio foi servido, a todos os convidados, um «lunch». Ao champagne voltou a falar o sr. Presidente da Camara, que saudou o Governo.



Usaram da palavra varios oradores falando a seguir o sr. dr. Ruy Ulrich, Presidente do Conselho de Administração da C. P.

«Nem sempre se tem feito justiça — afirma o orador — à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. No entanto trabalhou-se e trabalha-se ainda hoje, ali, para o progresso da Nação.»

«A C. P. honra-se com a sucessão. Espera servir o sul do país com a maior preocupação de satisfazer cabalmente todas as aspirações das terras que a linha ferrea engrandece.»

O sr. dr. Ruy Ulrich terminou propondo que se recordassem os homens que trataram da linha agora inaugurada.

O sr. Antonio Miguel de Souza Fernandes falou, com muito brilho e sinceridade, da riqueza de Reguengos, da ditadura e da ordem, confiando em que o Governo a saberá manter sempre que seja necessário para que o País possa progredir.

A ROMAGEM AO TUMULO DO SR. DR. JOAQUIM ROJÃO

A's 3 horas da tarde juntaram-se no cemiterio municipal, em frente do jazigo pertencente ao dr. Anto-

nio Rosado Caeiro e onde repousam os restos do grande reguenguense que foi o dr. Joaquim Rojão, alem da sr.^a D. Amelia Rojão, dr. Joaquim Antonio Caeiro Correia, dr. Jaime Leal, e outras pessoas de familia e amigos do saudoso morto, entre eles o sr. Conde de Monsaraz e Luiz Costa.

O sr. Presidente da Republica que estivera repousando, numa das salas do Sindicato, chegou ao cemiterio ás 3,30, acompanhado pelos outros membros do Governo e comitiva, jornalistas, etc.

O sr. Braz Garcia da Costa fez as apresentações, indo o sr. General Carmona, em seguida, deixar o seu cartão em cima da urna funeraria.

O sr. dr. Jaime Leal fez, em palavras sobrias, mas justas e comovidas, o elogio do dr. Joaquim Rojão Mendes Papança, historiando quanto ele fizera para ver realizada essa grande aspiração, o caminho de ferro da sua terra; a sua obra no Sindicato Agricola.

«O elogio desse homem, fazem no esses quarenta quilometros de linha ferrea»

E, por ultimo, dirigindo-se ao sr. Presidente pediu-lhe que em honra das cinzas do dr. Joaquim Rojão, o Governo fizesse a revisão do processo que trazia homiziado seu filho, o dr. Luiz Rojão, homem que à conclusão da linha deu tambem uma importante parcela de esforço.

O sr. Presidente da Republica revelou a satisfação que o Governo tem em homenagear os homens, cujo pensamento constante é o amor da sua terra.

A seguir o Governo retirou se, sendo acompanhado, até aos automoveis, por muito povo.

A CORRIDA DE TOIROS

Na bela praça de touros de Reguengos e conforme fôra anunciado, realizou-se a corrida que principiou ás 4 horas com a assistencia do sr. Presidente da Republica, ministros, jornalistas e varios convidados.

Os cavaleiros D. Alexandre de Mascarenhas e João Branco Nuncio, pouco poderam brilhar pois o gado era fraco á excepção do 5.^º touro que fez brilhar João Nuncio.

Alfredo, Agostinho e Alfarero trabalharam tendo o primeiro sido colhido sem gravidade.

Houve rijas pégas de cara que renderam aos valentes forcados rijas manifestações.

A VOLTA A LISBOA

Ás sete horas da tarde o combóio especial que aguardava o governo e demais convidados, partiu de regresso a Lisboa, tendo-se repetido na estação de Reguengos as manifestações ao Governo e à Pátria.

Na estação de Vendas Novas o Sr. Ministro da Guerra que para ali fora no regresso de Évora, a fim de visitar a Escola Prática de Artilharia, juntou-se aos seus colegas de gabinete.

Chegámos a Lisboa pouco depois da meia noite.

No Terreiro do Paço uma companhia de infantaria da G. N. R. e a banda de música esperavam o Governo.

Após o desembarque, cada um dos ministros seguiu para sua casa.

E assim terminou essa jornada a que amanhã, com mais larguesa do que a destas horas poucas me referirei.

NO WAGON RESTAURANT

Na volta, foi servido ao Governo e convidados uma pequena refeição de pasteis, talvez com algumas semanas e fartura de vinhos ordinários e de marcas desconhecidas.

Soubemos que ao concessionário do restaurant foi bem paga pelo Sindicato de Reguengos a referida refeição, mas que por um esquecimento deixou a porta do arquivo aberta, onde encontramos (esquecidos) as «sandwichs», pasteis diversos, vinho do Pôrto Ferreirinha, Benedictine, etc.

Emfim, fizeram o que costumam fazer.

O serviço de criados, regular, sendo necessário até mendigar o vulgar cálice do Pôrto.

ERMIDAS A S. BARTOLOMEU DA SERRA

No dia 8 foi inaugurado o primeiro troço de caminho de ferro do ramal de Sines, desde Ermidas a S. Bartolomeu da Serra.

Ás 11,30 partiu do Terreiro do Paço o Sr. Presidente da Republica, que se fez acompanhar dos Srs. Ministros da Justiça e do Comércio.

Com o Chefe do Estado e os ministros seguiram, no combóio especial, que se organizou no Barreiro, entre outros, os Srs. general Luís Domingues, governador militar de Lisboa; tenente-coronel Santos Correia, sub-chefe do estado maior; engenheiro Sousa Rêgo, director geral dos caminhos de ferro; engenheiros Feio de Carvalho, Ortigão Peres, coronel Araújo e Castro, tenente-coronel Vaz Coelho e capitão Mário Costa, respectivamente, director e sub-director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; Dr. Rui Ulrich, presidente do conselho de administração da Companhia Portuguesa; engenheiros Ferreira de Mesquita e Plínio Silva; Dr. Francisco Cruz e Ernesto Navarro; coronel Amilcar Pinto, comandante militar do Barreiro; tenente-coronel Brito Pais.

Na estação de Setúbal aguardavam o combóio especial as autoridades militares e civis, que cumprimentaram o Sr. general Carmona, seguindo depois na carruagem presidencial os Srs. Drs. Sampaio e Melo e Vitorino Marta, respectivamente, governador civil e secretário geral daquele distrito e presidente da câmara municipal.

A chegada à estação de Ermidas foi saudada por uma girandola de foguetes, sendo erguidos muitos vivas. O combóio seguiu depois, em grande velocidade, pelo novo ramal, por entre as aclamações da multidão, que se estendia ao longo da via férrea. Após o combóio especial seguiu o primeiro combóio de passageiros, que ia repleto.

Durante o trajecto pelo ramal, acompanhou o combóio, voando muito baixo, um «Vicker» do Grupo de Esquadrihas de Aviação «República», sendo os seus tripulantes muito saudados e correspondendo, com acenos, que mais inflamavam o entusiasmo dos passageiros.

O combóio chegou à estação de S. Bartolomeu da Serra «terminus» do primeiro troço, já construído, do novo ramal. Ao entrar nas agulhas foi saudado com delírio pelas pessoas da terra e arredores que ali se aglomeravam. Subiu ao ar uma girandola de foguetes e morteiros e uma filarmónica executou o hino nacional, sendo feita a guarda de honra por uma força de bombeiros de S. Tiago do Cacem, cujas autoridades tambem ali se encontravam. O avião da Amadora, voando a poucos metros de altura, foi também muito saudado.

Nesse momento apareceu o Sr. Bispo de Beja, que cumprimentou o sr. General Carmona e os Ministros, sendo, por sua vez, objeto das mais efusivas demonstrações de carinho por parte da população.

Foi servido, imediatamente, no armazem de bagagens e mercadorias da estação, o «copo de água», oferecido pela Câmara de S. Tiago do Cacem.

Aos brindes usaram da palavra, congratulando-se com o importante melhoramento que se inaugurava, os Srs. Francisco Costa, presidente da Câmara de S. Tiago do Cacem; Bispo de Beja, Dr. Francisco Cruz, Dr. Sampaio e Melo, coronel Ramos da Costa e Dr. Rui Ulrich, que acrescentou merecerem-lhe a maior consideração todos os que contribuiram para o alargamento da rede ferroviária do Estado, qua daqui a alguns dias passará a ser explorada pela C. P. Tem esperança — afirmou o orador — num futuro de progresso e prosperidade para as regiões servidas pelos caminhos de ferro, tendo, também, a certeza de que a C. P. iria ter a confiança dos que a servem e a consideração daqueles a quem serve, tal como sucede, já hoje, nas suas linhas.

O Sr. Engenheiro Plínio Silva disse que todos os portugueses têm objectivos diferentes, mas todos eles conducentes ao mesmo fim, que é o ressurgimento do país. Infelizmente, confundem-se as intenções. Ele, orador, consagrhou o melhor do seu esforço, da sua mocidade e da sua actividade ao desenvolvimento da rede do Sul e Sueste. O resultado é fazerem-se, hoje, inaugurações sucessivas. Lamenta que o Estado se veja constrangido a alienar as suas linhas, o que o levou a realizar duas conferências, sobre o assunto, com o Sr. General Carmona e o Sr. Ministro do Comércio. O Governo tem declarado não ter má vontade contra os políticos e estar na disposição de fazer Justiça a quem a merece, acabando com lutas e paixões estéreis. Pedia, pois, ao Governo que, realmente, faça justiça a todos, qualquer que seja o campo político em que se encontram, porque em toda a parte há bom e mau. Por último, propôs que se homenageasse o professor Sr. António Vilhena, um dos mais dedicados propugnadores da construção daquela linha.

O Sr. General Carmona agradeceu as homenagens ao Governo, congratulando-se porque se acentuem, de dia para dia, os progressos do país.

Manifestou o seu prazer pela entrega da rede ferroviária do Estado à C. P., que nisso tem a certeza, a valorizará com uma bela administração. Ao Sr. Engenheiro Plínio Silva disse que, efectivamente, o Governo tem os melhores propósitos de harmonia. Todos os seus membros estão de acordo em acamaradar com todos os portugueses que queiram ser úteis à Pátria, com eles colaborando, dedicada e lealmente, na obra de ressurgimento que está por fazer. Políticos ou não, a todos o Governo receberá de braços abertos, desde que tenham a garantia dum passado limpo e de boas intenções.

Terminando, o Chefe do Estado disse mais algumas palavras de paz, brindando pela união nacional e pelo amplexo de todos os que, esquecendo vãos ressentimentos, pretendem colaborar com o Governo na boa administração dos negócios públicos, por todos os trabalhadores, pelo Sr. António Vilhena e pela República.

Todos os oradores foram entusiasticamente aplaudidos.

A filarmónica de S. Tiago do Cacém fez-se ouvir.

Terminado o «copo de água», o Sr. Presidente e vários convidados foram dar um passeio de automóvel pela vila de S. Tiago do Cacém, não tendo sido lembrada a Imprensa para essa pequena excursão.

A partida para Lisboa efectuou-se às 19,35, chegando os ministros e convidados ao Terreiro do Paço às 0,10, conforme a indicação da tabela.

No Terreiro do Paço era o Sr. General Carmona aguardado por uma companhia da G. N. R., com a banda, vendo-se também ali muitos oficiais e civis.

O túnel sub-fluvial de Oakland, Estados Unidos

O primeiro túnel sub-fluvial construído na Europa foi o do Tamisa, em Londres, de 1825 a 1842. Este túnel dá actualmente passagem a uma linha metropolitana, mas Londres tem ainda dois túneis sub-fluviais para peões e outros dois para peões e veículos. Hamburgo tem um túnel de dois tubos sob o Elba, um de ida e outro de volta, servido por ascensores.

Em Antwerpia está projectada a construção de um túnel duplo sob o Escalda, servido por ascensores, e rampas helicoidais. Na América o túnel sob o Hudson, entre Nova York e Jersey-City, comporta dois tubos de dupla via carroçável, servidos simplesmente por meio de rampas.

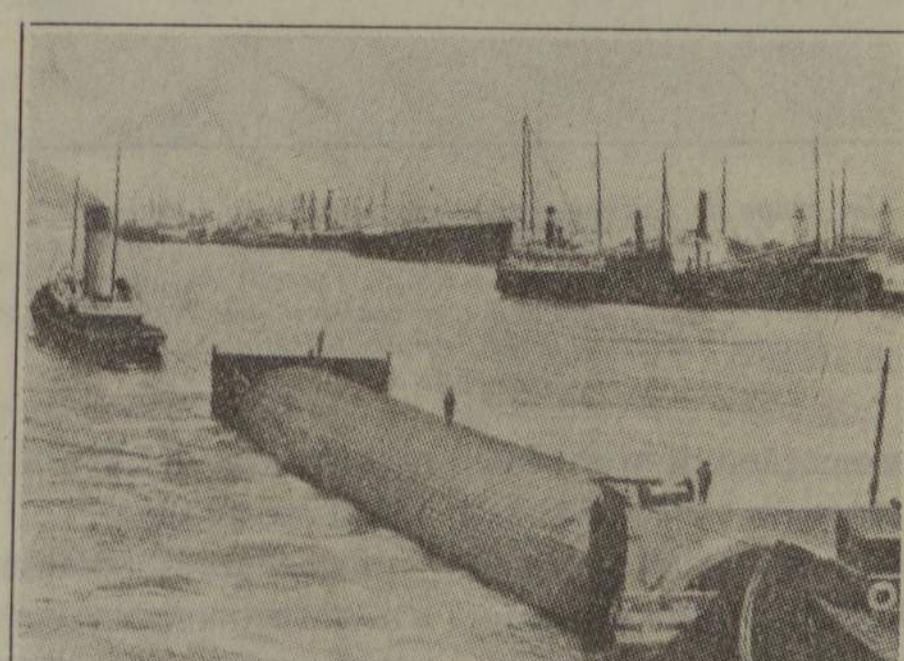
Actualmente está em construção nos Estados Unidos um túnel sub-fluvial, sob o estuário que separa as cidades de Oakland e Alameda (Califórnia), cuja po-

pulação ultrapassa de 200.000 habitantes. O processo de execução deste túnel difere dos anteriores e consiste em construir em seco uma série de elementos em cimento armado, em forma de tubo, os quais são conduzidos ao local a reboque e depois imerso numa cavidade previamente dragada e preparada.

Este túnel que vai substituir uma ponte, cuja supressão era exigida por motivos de ordem militar, está colocada paralelamente a esta obra, numa distância de cerca de 200 metros. A sua extensão total é de 1.371 metros.

O tubo deve ter lugar para duas vias carroçaveis, uma em cada sentido, duas outras para tramways e passeio para peões.

Damos a fotografia de um desses tubos, ao ser rebocado para o local onde já deve ter sido imerso.



Uma das tubos do túnel sub-fluvial de Oakland, a reboque

Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha

pelo VISCONDO D'ALCOBAÇA

III

(Continuação do n.º 943)

DÊSTE total a Junta, valendo-se do seu material de dragagem, podia dragar no prazo de 6 anos 3.079:320, sendo a dragagem dos restantes 8 milhões de metros cúbicos adjudicada, depois de aberto concurso, à casa Bos e Heijblom, ao preço de 61 centimos por metro cúbico, comprometendo-se os empreiteiros a fazê-la no prazo de 6 anos.

Em Julho de 1909 deu-se começo a esta dragagem e ao terminar o ano de 1913 a casa empreiteira já tinha dragado no interior 7.658:248 metros cúbicos, com plena satisfação da Junta das Obras que não deixou de fazer constar o procedimento sempre correcto por parte dos empreiteiros.

O parque de material de dragagem da Junta é constituído por:

- 1 draga de baldes com 200 metros cúbicos por hora;
- 3 batelões de 120 metros cúbicos para os produtos dragados;
- 1 elevador ou draga de sucção;
- 1 rebocador para rebocar os batelões.

OBRAS NOVAS EM EXECUÇÃO

Sem me querer alongar demasiadamente nesta exposição sobre o pôrto de Huelva, não devo deixar de me referir aos trabalhos em via de execução, dum muro-cais, velha aspiração das autoridades do pôrto; trabalhos que se iniciaram em 1915.

Os fundos de lodo do rio Odiel apresentavam sérias e grandes dificuldades à fundação dum muro-cais. De modo a consolidar o terreno em que este deve assentar, o sistema que se segue, consiste na substituição do terreno mau por bom ou das camadas de lodo por uma camada de areia.

Têm sido dragados já cerca de 1.136:878 metros cúbicos para esta fundação e lançados no fundo, no local da dragagem, 928:616 metros cúbicos de areia.

Resumidamente, os trabalhos consistem no seguinte:

1.º Dragagem das camadas de lodo, compreendidas entre a linha limite esquerda do canal actual e o terrapleno na margem esquerda, com 156 metros de largura e 1.209 metros de comprimento;

2.º Enchimento com areia da fossa assim aberta, formando a areia um terrapleno de 24 metros de altura, tendo na parte superior uma largura de 20 metros e taludes de $\frac{1}{5}$ na parte inferior do terrapleno e de $\frac{1}{2}$ na sua parte superior.

3.º Depois do terreno comprido, será dragada parte da areia lançada, até uma profundidade de 10 metros abaixo de B. 13.

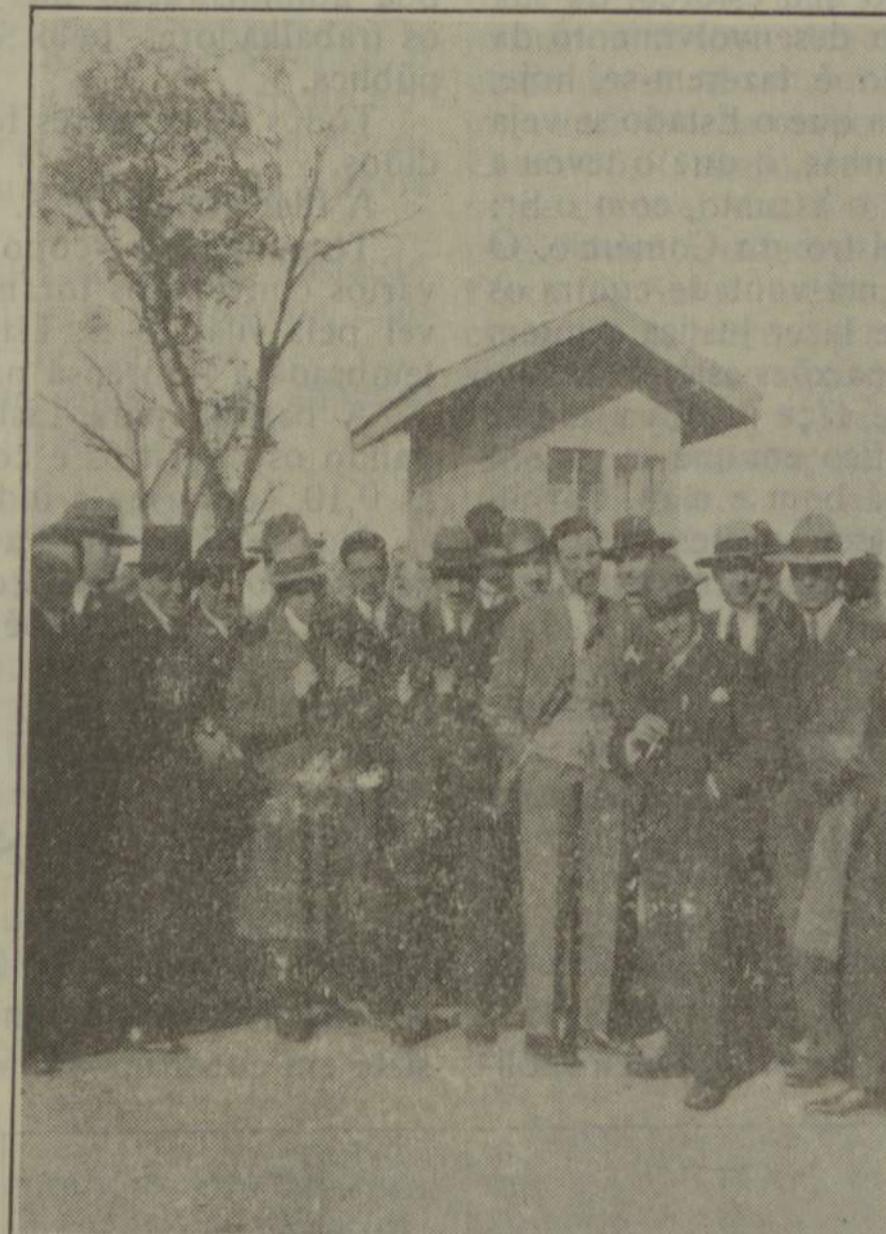
4.º E depois de colocados os caixões, enche-se com areia a parte anterior dos caixões para formar o terrapleno por detrás do cais.

O comprimento do muro-cais será de 1200 metros, fundado á cota de (-10^m), compondo-se a enfreestructura de 30 caixões de beton armado, que serão cheios de beton na parte inferior e o resto com areia, excepto uma capa superior de 1 metro que será cheia com beton. Sobre esta infraestrutura, levantarse-ha a parte superior do muro, construida de granito de Vigo. Por detrás d'este

cais formar-se ha um terrapleno que irá ligar-se ao actual na margem.

Estas obras paralisaram em 1916, devido á guerra tendo recomeçado em 1924. Informou-me ainda há pouco, o sr. director das Obras do pôrto, que estes trabalhos estão sendo feitos por sistema mixto.

A preparação do terreno, tais como a dragagem do lodo e enchimento com areia, fazem-se por administração da Junta, para aproveitar as dragas que tem, e a construção dos caixões é feita por empreiteiros, que os colocam no local previamente preparado pelos trabalhos da Junta.



Um grupo de Engenheiros n'uma estação do Caminho de Ferro das minas do R'o Tinto — Da esquerda para a direita: Eng.º Benjamin Pinto, Torres Constantino Cabral, Gervasio Leite — Ao centro: Luis Novaes, Diogo Sobral, Guedes, António Bernardo Ferreira, etc. etc.

Na opinião d'este senhor, toda a obra poderia ter sido feita pela Junta ou por empreitada e apesar de que para ele, lhe teria sido mais agradável que os trabalhos fossem todos feitos pela Junta; informa-me S. Ex.^a que o Governo em Espanha prefere quasi sempre a execução d'estes trabalhos por empreitada.

O custo das obras será de cerca de 18 milhões de pesetas (17.921.654 ou sejam proximadamente na nossa moeda 50 mil contos).

O estado concedeu uma subvenção anual de 1.100.000 pesetas, em cada um dos dez anos de 1923 a 1932.

De 1932 a 1642, a subvenção irá decrescendo d'um decimo, até ser no ultimo ano de 100.000 pesetas.

Além disso foi concedida uma subvenção de 200.000 pesetas anuais.

O rendimento bruto da Junta é actualmente de cerca de 4 milhões de pesetas, sendo as receitas líquidas de 300.000 pesetas.

A Junta, dispõe assim, durante os primeiros dez anos, para estas obras de :

1.100.000
200.000
300.000

1 600.000 pesetas, cerca de 4.500 contos por an.

Também está projectado um pôrto de pesca, constando de armazens de recepção, arrecadação e preparação de peixe, com frigoríficos e armazéns de expedição conjuntos.

MOVIMENTO GERAL DO PORTO DE HUELVA.

Em 1924 o total de mercadorias que transitaram pelo pôrto de Huelva foi de 2.579.181 toneladas, cabendo à:

Exportação... 2.320.751 toneladas
Importação..... 258.430 "

O máximo registado no pôrto de Huelva foi no ano de 1912, em que o total acusou 3.579.773 toneladas, cabendo à:

Exportação 3.214.334 toneladas
Importação..... 365.439 "

O movimento total do pôrto de Lisboa para o mesmo ano de 1912 foi 2.127.851 toneladas, sendo d'este total 600.900 toneladas esportadas e 1.526.901 importadas.

O tráfego do pôrto de Huelva com Portugal é pequeno. Nas mercadorias importadas dos portos portugueses, figuram vasilhame, gasolina, ferro velho, madeira de pinho, petróleo, pipas, recorte de fôlha de lata e nas que foram exportadas de Huelva para Portugal, figura arroz, louros, especiarias, maquinaria, palmas secas, chumbo e vinagre.

MOVIMENTO DE BARCOS.

Barcos a vapor, 1.600 e à vela, 837, em 1912.

LIGAÇÕES FERROVIARIAS DO PORTO.

O pôrto é servido por via larga em comunicação com Sevilha e Estremadura e por três linhas de via reduzida para tráfego mineiro das minas de Hartés, Busron e do Rio Tinto.

O PORTO DE SEVILHA

Sevilha, que se prepara para receber e albergar, dentro dum recinto sumptuoso, o grande certamen ou exposição Ibero-Americana e na qual fomos gentilmente convidados a tomar parte pelo governo espanhol; foi para nós uma revelação extraordinária de actividade e de prodigioso bom senso administrativo.

A nossa chegada e breve estada de alguns dias na capital andalusa deu-se precisamente por ocasião e poucas horas depois da grande recepção feita aos aviadores Franco e Rada, no seu regresso da viagem aérea transatlântica à Argentina.

Os arcos de triunfo, levantados em homenagem aos heróis espanhóis, ainda se encontravam erguidos e recordamo-nos de ter lido algures, que o sucesso da recepção que lhes foi feita em Sevilha, era devido em grande parte ao trabalho destemido de dois homens.

As qualidades organizadoras de D. Carlos Luiz Diez, comandante de marinha do pôrto de Sevilha e às de D. José Delgado, engenheiro director das obras do pôrto, se deve o facto de se ter terminado em um mês, um trabalho que nas melhores das hipóteses, levaria seis meses a concluir.

Os poucos colegas que nos acompanharam na visita ao pôrto de Sevilha, não devem ter esquecido o acolhimento sensibilizador que nos foi feito por D. José Delgado, sem nos esperar, pois não tinhão tido conhecimento prévio da nossa visita, quiz élé próprio dirigir e acompanhar-nos gentilmente durante a visita às obras do pôrto e ria do Guadalquivir, a bordo dum rebocador, que mandou apresentar e no qual também seguiram o sub-director e o engenheiro adjunto. E como que para não desmentir a proverbial hospitalidade espanhola, fomos ainda alvo do oferecimento dum magnífico copo de água.

DESCRIPÇÃO.

O pôrto de Sevilha fica situado nas margens do rio Guadalquivir; o qual depois de percorrer na direcção de nordeste a sudoeste, 100 quilómetros de vastas planícies, vem a desaguar no Atlântico, no local denominado Broa de San Lucar. A ação da maré estende-se até 20 quilómetros a montante de Sevilha, sendo a amplitude máxima das marés de 2^m,40.

Não pretendemos nenhuma originalidade no simples e despretencioso trabalho que apresentamos e cingir-nos hemos à descrição das obras ou trabalhos executados: — primeiro, os da margem esquerda do Guadalquivir, por serem os mais importantes, para em seguida nos referirmos aos restantes na outra margem do rio.

(Continua)

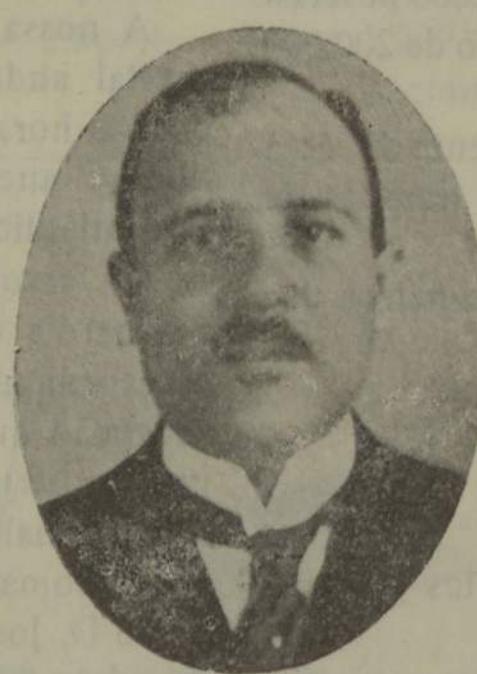
A Sindicancia aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

A Repartição de Gabinete do sr. ministro de Comercio enviou á Imprensa a seguinte nota oficiosa.

«O ministro do Comercio, tendo tomado conhecimento do processo de sindicancia feito aos engenheiros dos Caminhos de Ferro do Estado, Pinto Teixeira, Plinio Silva e José de Jesus Pires, conformando-se com as conclusões do Relatorio da sindicancia, pelas quais se reconhece que não ha motivo para exercer quaisquer sanções sobre os referidos engenheiros, que,



Plinio Silva



Pinto Teixeira



Jesus Pires Teixeira

pelo contrario, são dignos de louvor pela forma como desempenharam os seus cargos, está por isso nas disposições de os reintegrar nos seus antigos lugares.»

Sinceramente nos regosijamos com o conteúdo desta nota.

E' do nosso conhecimento os revelantes serviços que estes distintos engenheiros prestaram ao desenvolvimento da rede do Sul e Sueste e justiça fez o sr. Ministro do Comercio.

Do nosso presado colega "Diario de Noticias", transcrevemos a seguinte nota que achamos, alheia de justa muito interessante.

«Sabiamos que, nas horas confusas que se sucedem á vitoria dum movimento revolucionario, ha sempre quem aproveite essa confusão para saciar

os seus odios pessoais e que são em geral os que menos concorreram para o triunfo alcançado que melhor o utilizam em beneficio dos seus interesses ou paixões. Por isso nunca duvidámos que os sr. engenheiros Pinto Teixeira, Plinio Silva, que nos merecem uma particular estima e tanto se têm nobilitado por qualidades invulgares de talento e de carácter, e José de Jesus Pires, haviam de obter por fim a justa reparação do agravio que lhe fôra feito.

Mas nem por isso é menor a nossa satisfação por vêr realizado esse acto de justiça, não podendo, neste momento, deixar-nos de louvar o proceder do sr. ministro do Comercio, bem proprio de que, em todos os assuntos, obdece sempre aos principios de absoluta justica e prova possuir a mais nobre compreensão dos deveres do seu alto cargo».

Ainda há dias fômos assistir a inauguração da linha de Evora a Reguengos e do troço entre Ermidas e S. Bartolomeu da Serra, onde poucas pessoas, talvez receosas de se comprometerem, fizeram pequenas referencias a estes ilustres engenheiros a quem os habitantes de todos os lados do Sado, muito devem, e a quem as Camaras de Evora e S. Bartolomeu da Serra devia prestar as justas homenagens.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Assembleia Geral Ordinaria de Obrigacionistas

Em observancia aos artigos 22,51 e 52 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º graus d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez d'este titulos, para as 14 horas de quarta-feira, 18 de Maio proximo, na séde do Comité, em Paris, 39, Rue d'Austerdam.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os supracitados artigos, a eleição dos seus representantes no Conselho de Administração.

O deposito de Obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até ao dia 3 de Maio proximo, inclusivé, em Paris no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fanqueiros, e na séde da Administração da Companhia, Rua Victor Cordon n.º 1, 2.º.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario, e as dos residentes em França pelo «Maire» da sua residente ou por notario. O recibo do deposito servirá para a admissão n'esta Assembleia.

Paris, 15 d'Abrial de 1927
O Comité de Paris

Melhoramentos no Sabugo

Os habitantes da freguesia de Almargem do Bispo e povoações proximas estão elaborando um abaixo assinado a fim de ser entregue á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, solicitando da mesma autorização para que na estação do Sabugo os rápidos ascendente e descendente tenham paragem de um minuto, o que beneficia extraordinariamente a propria Companhia e desenvolve os lugares de Valle de Lobos, Camarões, Sabugo, Telhal, etc., que nos ultimos anos, devido ao seu admirável clima, têm sido extraordinariamente concurridos.