

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.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 946

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 Maio de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO  
Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao público — 5.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de p. v.  
— Aviso ao público pelo presente se faz público de que a estação de Reguengos passa a denominar-se Reguengos Monsaraz.

## SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Souza.	pag. 137
Consummatum Est!, pelo Eng.º Carlos Manito Torres.	" 139
Linhas Portuguesas	" 141
Traçado de Curvas de Caminhos de Ferro, por Jayme Gallo.	" 142

Trafego de passageiros entre a Europa e o Extremo Oriente . . . . .	pag. 145
A entrega das linhas do Estado à C. P. . . . .	" 144
Carteira dos Accionistas. . . . .	" 145
Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha, pelo Visconde d'Alcoaba . . . . .	" 146
Parte Oficial . . . . .	" 147
União Internacional dos Caminhos de Ferro . . . . .	" 148
Tomé de Barros Queirós . . . . .	" 149
Gazeta dos Caminhos de Ferro. . . . .	" 149
Alfredo Mela . . . . .	" 149
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatório) . . . . .	" 150
Viagens e Transportes . . . . .	" 155
Linhas Estrangeiras . . . . .	" 155

## O ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

### Os seus antecedentes

por J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação do n.º 945)

VI

### A SOLUÇÃO DO PROBLEMA

NÃO é facil encontrar solução para tão momentoso problema de reforma.

De modo algum se pode consentir que uma administração autónoma continue gastando com a defeituosa exploração dos Caminhos de Ferro do Estado quantias excessivas, que não estão em proporção com os gastos das empresas similares.

Nem é admissível o enorme *deficit* de exploração existente, a que nem ao menos corresponde um serviço satisfatório, nem é lícito suprimi-lo por uma excessiva elevação de tarifas, nem é rasoável que ao desenvolvimento das linhas do Estado se apliquem na íntegra as avultadas receitas provenientes dos impostos de transito e selo em todas as linhas do paiz.

Diversos alvitres podem ser aventados.

Ou se entregam os C. F. E., todos ou parte, a uma ou mais empresas exploradoras, aproveitando algumas das existentes ou promovendo a constituição de outras, ou se mantêm as linhas na posse do Estado, introduzindo na sua organização as reformas convenientes.

Examinemos cada uma das soluções possíveis.

E' notoria a incapacidade do Estado para exercer funções industriaes e comerciaes, mormente quando a desordem democrática torna precárias a disciplina e a acção da autoridade.

Não pode ser menos oportuno o ensejo para contratos de arrendamento, quando as linhas do Estado estão em regimen de *deficit*, com excessivo pessoal, acostumado a impôr-se aos dirigentes e a arrancar concessões pela greve, e quando o estado das linhas e do material circulante é o mais precário possível.

Não é de esperar que se constituam empresas com esse fim expresso, a não aceitar o Estado condições onerosissimas.

Preferivel seria talvez englobar os C. F. E. na rede da C. P., que tem a sua organização e pessoal dirigente, que poderia alargar a sua esfera de acção sem agravamento sensivel das despesas geraes, ainda com a vantagem da supressão de transmissões.

Não deixaria porém de ter inconvenientes a concentração nas mãos de uma só empresa, de toda ou quasi toda a rede de via larga do paiz.

Num rasoável agrupamento de linhas, poderiam as do Sul e Sueste juntar-se ás da C. P. e da Beira Alta, formando um grupo de 2.274 quilómetros, que em pouco tempo excedeiram 2.500 pela construção de diversos troços.

Poderia outra empresa reunir as linhas do Minho e Douro ás da Póvoa, Guimarães, C. N. e V. V. e outras complementares com perto de 1.000 quilómetros, que em ponco tempo deverão exceder a 1.400 quilómetros, tendo por arterias principaes as linhas de via larga do Minho e do Douro e por afluentes destas as linhas de via estreita construidas e por construir, com os portos de Douro e Leixões por emporios terminaes. A electrificação seria aplicável a um certo número de linhas.

Essa fusão de multiplas companhias constituiria uma operação delicada, demandando prolongadas negociações.

Nos arrendamentos seria preciso da ás empresas exploradoras a liberdade de acção sobre o pessoal, tomando o Estado a seu cargo o que elas dispensassem e aplicando-lhe disposições adequadas, como a pessoal adido.

A empresa arrendataria pode e deve aumentar as receitas pela elevação das tarifas e sobre tudo pelas melhorias de serviço que favoreçam o desenvolvimento do tráfego. São geraes e justificadas as queixas por causa das demoras do transporte, da falta de fornecimento de yagões, das deficientes combinações de horários, dos atrazos de combóios.

Basta citar as dificuldades com que lutam as minas do Alentejo para se poder avaliar a elasticidade da receita do tráfego, susceptivel de notavel incremento com uma boa exploração.

Justo e conveniente é que a empresa compartilhe dos aumentos de receita bruta em relação á actual, não só como remuneração do seu serviço como para incentivo da sua acção de fomento do tráfego.

E como esta demanda aumento do percurso dos combóios, pode-se dar um premio de exploração por passageiro e tonelada quilometricos a mais das cifras actuaes, como se fez há pouco em França.

As despesas podem diminuir por uma judicosa administração, por uma reorganização severa dos serviços e pela dispensa do pessoal que fôr desnecessario. Por outro lado, há que ter em conta as consideraveis despesas que demandam a grande reparação do material de tracção e transporte, a consolidação da via e as ampliações das estações e obras complementares.

Parte dessas despesas devem ir á conta de estabelecimento e constituir portanto encargo do fundo especial, outras são despesas extraordinarias de exploração, que não seria justo impôr á empresa arrendataria. Não é facil distingui-las das despesas normaes sem o calculo da despesa extraordinaria precisa, baseado num exame minucioso das linhas e do material, trabalho arduo e de resultados incertos.

Haveria ainda que dar á empresa arrendataria participação nas receitas liquidas para incitar a desenvolve-las e a substituir o indesculpavel regimen actual de *deficit* pelo de saldo de exploração, como nas outras linhas.

Vê-se bem quão delicadas e complexas seriam as negociações preparatorias de um arrendamento,

tanto mais que, a ser contractado com a C. P., aconselharia o interesse publico que se procedesse simultaneamente á revisão geral dos contractos de concessão, uniformisando-os e fundindo-os, referindo a uma data unica o termo das concessões, prevendo a existencia de prazos de amortisação de obrigações excedentes ao termo das concessões, com a substituição da Companhia pelo Estado alem desse prazo nos encargos contraídos; modificando a clausula relativa á segunda via na linha de Leste, que em hipotese alguma será necessaria além de Abrantes e substituindo esse encargo por outros mais uteis á economia do paiz; recorrendo ao fundo especial para facilitar a construção de certas linhas sobremodo necessarias, como a transversal de Setil a Peniche; reformando a organização administrativa da Companhia, por forma que a torne mais simples e económica, etc.

Um contracto de tal complexidade, implicando negociações previas e dependendo em parte da sanção do poder legislativo, demanda tempo, não se compadecendo a demora com a urgencia de uma solução.

Demais, são de prever dificuldades e resistências do pessoal, acostumado a opor as suas exigencias ás reformas que forçosamente introduziria uma empresa, reduzindo quadros e dispensando pessoal.

Por isso a Comissão, julgando o arrendamento das linhas a melhor solução, não oculta as dificuldades de toda a ordem que se antolham para efectuar essa rapida transformação e para basear em dados incertos e contingentes uma formula de exploração, que salvaguarde os interesses do Estado e assegure á empreza exploradora justa mas moderada remuneração, que a incite a bem servir.

Sem se perder de vista esse objectivo importa estudar as reformas que podem e devem ser introduzidas na organização dos C. F. E. para remediar os males actues e os graves defeitos da lei organica vigente, preparando-se, ao mesmo tempo, a transição para o regimen de exploração por empresas que á Comissão mereceu preferencias. Se fôr possivel exercer uma acção reformadora eficaz e repor as linhas e o material em melhor estado, mais facil será assentar bases para uma convenção rasoavel, sujeita a uma formula adequada de exploração.

Para facilitar a resolução do assunto, provendo ao que mais urge remediar, podia-se contractar com a C. P. a exploração das linhas do S. S. e manter sob a administração do Estado as do M. D. Nem se evitavam porém as dificuldades atraz enumeradas, nem podia deixar de haver no Ministério um orgão administrativo central, que despache com o Ministro, seja ordenador das despesas, inspecione e fiscalise os serviços e administre o fundo especial.

Mais vale pois que esse organismo, devidamente reformado e reduzido a justas proporções, superintenda nas duas direcções, sujeitas a um energico esforço reformador, que prepare o terreno para a solução definitiva da entrega a companhias arrendatarias.

(Continua)

# CONSUMMATUM EST!

Pelo Eng.<sup>o</sup> CARLOS MANITTO TORRES

**N**O salão doirado dos Condes de Penafiel decorreu ha dias o ultimo acto da vida agitada dos Caminhos de Ferro do Estado!

Uma certa emoção, discreta embora, tomava todos os espíritos e para aqueles que deram aos mesmos Caminhos de Ferro a maior parte da sua vida profissional, essa emoção transformava-se mesmo n'uma saudade longinqua! E' que o sentimento não anda inteiramente alheio ás coisas profissionais, quando n'ellas se tem sido sincero e se ninguem pôde desempenhar bem a sua profissão sem a amar, ninguem lhe pôde querer sem a ter envolvido n'um certo perfume de idealismo!...

Não me envergonho, por isso, de confessar que aquele acto me comoveu, relembrando-me ilusões quebradas de tempos idos e camaradagens ha muito desfeitas. Porque elle não fôsse previsto, mais do que isso, fatal?

De modo nenhum, santo Deus!

Ninguem é profeta na sua terra — diz o prologo; mas a verdade é que o facto ha dias consumado se tinha por seguro desde que — havia longos annos — a intromissão politica e a indisciplina ali haviam assentado arraiaes, com o seu longo cortejo de consequencias funestas.

Ao Estado, sobretudo ao Estado latino, falecem cada vez mais as condições necessarias de uma bôa administração, que caracterisam ainda as empresas particulares.

Mas — sejamos justos — o que gerou a pagina negra d'estes caminhos de ferro não foi esta inaptidão geral, que não é incompativel com gerencias aceitaveis senão brilhantes.

O que a gerou foi a infecção, local e intensa, dos males geraes que têm aflijido a Nação portuguêza! — Momentos ali houve em que a mentira foi eructa em dogma e em que se atirou como a lobos a quantos queriam reagir!

Porque — é preciso que se saiba — os Caminhos de Ferro do Estado morrem, entre nós, de morte moral! Não por deficiencia d'uma administração séria que — diga-se para honra de todos — foi ali norma constante, mas pela infiltração de quantas causas dissolventes haviam de minar e por fim lançar por terra, edificio tão complexo e de tanta utilidade social!

Analise-se, de facto, a historia edificante d'estes caminhos de ferro nos ultimos desoito annos.

Quatro factos ressaltam nitidos: a intromissão extranha arrastando constantemente o pessoal para actos de indisciplina, lesivos dos seus proprios interesses, do decoro publico e da dignidade nacional, contanto que isso servisse os designios do senhor Fulano que queria deitar abaixo o senhor Cicrano; a infeliz sub-

missão do pessoal, feito instrumento cégo e docil, a todas estas nefastas influencias e a sua lamentavel resistencia aos que desejavam leval-o para o bom caminho; o sacrificio sucessivo e por fim o afastamento, voluntario ou imposto, de quantos, por firmeza de principios, se tentaram opôr a esta accão dissolvente; finalmente — para coroar tão triste quadro! — a indiferença com que o Estado deixava proseguir esta fantasia diabolica que dia a dia minava o seu crédito, afrontava a Nação e diminuia a olhos vistos a eficiencia e o valor material dum tão valioso instrumento economico!

O resultado de tudo era, alem de um rendimento minimo do trabalho profissional, o desapego pelo serviço, a convicção geral de que não valia a pena trabalhar e — peor do que tudo — a certeza de que a promoção não proviria do esforço proprio mas da fatal reorganisaçao que infalivelmente seguia a periodica revolução triunfante!

Não daria este processo bons ferroviarios mas — em contra-partida — florescia a mais não ser o alfobre da indisciplina, pois que o exemplo é contagioso e o triunfo facilmente chama adeptos.

Para dar uma ideia nítida da confusão que pesou sobre estes pobres caminhos de ferro, note se que nos dezoito annos citados, séte ou oito organizações diferentes se anularam e transformaram uma ás outras e que, por logares que exigem continuidade e eorientação estavel, como os de director e chefe do movimento, passaram respectivamente dezenove e dezoito funcionários. Numeros d'uma eloquencia triste mas definitiva!!

E assim, atravez de vida tão incerta e agitada se chegou á situação actual que bem pôde assemelhar-se á d'um exercito em derrota apôs a batalha perdida.

Porque não houve mortos nem feridos, apenas ha que esquecer o passado, deitar correias e unir para recomeçar a marcha; enquanto isso se faz, felizes se podem considerar aqueles a quem é dada a intima satisfação de poderem meter a mão na consciencia e — relembrando tanto esforço inutil e tanta ilusão quebrada — repetir, como o chefe vencido:

**Tudo se perdeu, menos a honra!!**

Pois na linda sala do Correio-Mór, cuja meia luz habitual parecia nimbada duma grande tristeza, disseram-se ha dias verdades duras, mas verdades em todo o caso.

Nem todas porém se disseram, certamente porque o momento urgia e porque o impediu a alta categoria dos que falaram; usemos porém nós da libe-

dade de tocarmos dois pontos cuja oportunidade se nos afigura flagrante.

O primeiro refere-se á felicidade da solução achada, tomada — aliás — depois de uma serie de ponderadas operações em que a boa fé e a isenção do Governo foram inteiramente comprovadas.

Regosijemo-nos com o paiz pelo que se fez; de facto, assente o principio de que o Estado devia alijar os seus caminhos de ferro, a entrega destes a uma empreza não apetrechada tecnicamente para o caso, traria fatalmente precalços desagradaveis. E' que num país como o nosso não se improvisam facilmente os quadros tecnicos e directivos para, d'um golpe, montar a administração de uma rede de cerca de mil e quinhentos quilometros, para mais seccionada em dois troços distantes e guarneida d'um pessoal desconhecido e captivo ainda de anteriores defeitos de administração.

A C. P., ao contrario, prolonga apenas a sua rede sem soluções de continuidade, encorpora linhas com as quaes mantinha já um serviço combinado e de troca de material bastante intenso e, enfim, oferece a garantia do seu passado brilhante e d'uma corporação de engenheiros largamente versados na especialidade.

Dotada dos necessarios meios de accão, a C. P. fica já hoje uma grande administração de 2.600 quilometros que hade prestar os melhores serviços ao paiz;

De resto a vantagem da unificação das grandes redes, da absorção das pequenas administrações é hoje reconhecida por toda a parte; por mais que se diga — e se faça — uma transmissão não corresponde nunca á continuidade da mesma linha e o centro, o norte e o sul do paiz permaneciam desligados para os efeitos internos como para os externos.

Isto termina agora, como terminam — para bem da administração e do paiz — as pugnas inglorias da troca do material e da dificuldade da soldagem de horarios!

Emfim, o futuro confirmará a felicidade da solução encontrada, com vantagem e prestigio para todos.

O outro ponto, a outra verdade que é necessário dizer-se e afirmar-se é que o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado é dos mais distintos e competentes e que não merece o labeu que sobre elle se lançou de relapso e incompetente!

As consequencias do mau serviço do Estado recahiram em cheio sobre o seu pessoal; não está elle isento de culpas, é certo, — e já o frizei atraç — mas a condenação leviana que sobre elle pesa, tem que ser levantada e hade ser levantada por alguem !

Ao pessoal do Sul me refiro mais especialmente, por que é sobre elle que incidem as maiores criticas e por que é aquele que melhor conheço.

O restabelecimento da moral colectiva trará os transviados ao bom caminho, tarefa bem facil agora que a dureza dos factos deve ter feito penetrar a reflexão no cérebro de muitos e o arrependimento no coração de alguns !

O portuguez é ainda fundamentalmente bom, por mais fera que delle tenham feito os que criminosamente preparam e aproveitam os seus impulsos irreflectidos; haja prestigio nos que mandam, bom exemplo vindo de cima, justiça atenta e imparcial — que o resto bem vai e o milagre da transformação opera-se num momento !

Pelo contacto com o seu novo pessoal, a C. P. reconhecerá, dentro em pouco que elle é bom, competente e dedicado e verificará, tambem, pela consulta dos archivos e pelo conhecimento do meio, que por ali passaram engenheiros, dos mais probos e distintos, que no vacuo fizeram esforços titanicos para arrancar estas linhas á doença que as victimou !

Esta é que é verdade que se torna necessário proclamar bem alto, neste momento de tristes desenganos; digo-o, não por mim que ha sete annos voluntariamente me afastei das primeiras linhas, convencido da inutilidade da lucta.

Digo-o em homenagem aos vencidos d'hoje, meus companheiros d'hontem, aos quaes me liga e ligará sempre a amizade indestrutivel de dezoito annos de trabalho comum !

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,  
água, gaz, etc.

Tubos  
reaquecedores

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

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)

**BRISTOL-CLUB**  
*O MAIS ALEGRE*  
**DANCING**  
*DE*  
**LISBOA**

*Linhos.  
Portuguesas*

**Linha de Lamarosa a Tomar.**—Por portaria de 24 de Março último foi aprovado o projecto da estação de Tomar apresentado pela C. P. como mandatária da Câmara Municipal de Tomar.

**Linha da Beira Baixa.**—Foi declarada de utilidade pública e urgente, a expropriação duma parcela de terreno pertencente a João Taborda Salvado, com a superfície de 26",40 situado ao lado direito da linha da Beira Baixa ao quilómetro 133,253, destinada à construção de uma casa de Guarda.

**Linha do Vale do Sabor.**—O *Diário do Governo* de 29 mês passado insere uma portaria do Ministério do Comércio e Comunicações aprovando o projecto da variante denominada do Mogadouro, compreendendo entre os perfis 502 e 722 do Caminho de Ferro do Vale do Sabor, elaborado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

**Linha do Vale do Ave.**—A Associação Comercial e Industrial de Famalicão representou ao Governo ponderando que na construção da linha do Vale do Ave se deve ter em conta que ela só interessa aquele concelho na parte do traçado que ha de ligar Famalicão a Guimarães para daí seguir na projectada ligação com a região de Basto.

**Linha mineira do Lena.**—Foi há dias inaugurada a rede telefónica entre as estações de Martinança e Batalha, devendo em breves dias estar feito o prolongamento até Porto de Mós.

Os trabalhos de terraplanagem para a transformação da via reduzida em via larga e para a construção da linha além da Batalha até à vila de Porto de Mós e até as minas de carvão, estão prosseguindo com bastante actividade.

**Linha Tejo-Oceano-Sado.**—Foi nomeado Comissário do Governo junto da companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, o sr. Joaquim Matheus Preto Chagas, capitão de engenharia.

**Ramal de Sines.**—Como referimos abriu, no dia 9 do mês passado, à exploração o trôço de linha

compreendido entre as estações de Ermidas-Sado e S. Bartolomeu da Serra, do ramal de Messines, pertencente à rede do Sul e Sueste.

Este trôço que comprehende as estações de Abela e S. Bartolomeu da Serra, cujas distâncias a Ermidas, são respectivamente de 14 e 22 quilómetros, faz todo o serviço interno e combinado sem restrições.

**Linha de Evora a Reguengos.**—Conforme referimos em artigo especial, foi aberta oficialmente à exploração no dia 6 do mês findo o trôço da linha de Evora a Reguengos compreendendo as estações de Machede, Montoito, Caridade (apeadeiro) e Reguengos, cujas distâncias à estação de Evora são, respectivamente de 13,30, 41 e 41.

A' excepção do apeadeiro de Caridade que apenas faz serviço de passageiros sem bagagem, todas as estações fazem serviço de g. v. e p. v. sem restrições.

**Linha de Cascais.**—Foi declarada sobrante e autorizada a alienação por parte da C. P. de uma parcela de terreno, com a superfície de 64",51, situado entre os quilómetros 22,781,10 e 22,825,10, na freguesia do Estoril, Concelho de Cascais.

**Linha do Norte.**—Foi autorizada a C. P. a alienar uma parcela de terreno com a superfície de 148 metros quadrados, situada na freguesia da Esgueira, concelho de Aveiro, entre os quilómetros 274,058,40 e 274,220 da Linha do Norte.

**Linhos do Estado.**—Foi nomeada uma comissão constituída pelo coronel de engenharia sr. José Tavares Araujo e Costa, engenheiro inspector de obras públicas, sr. Sines Albuquerque de Orey, engenheiros sr. Francisco Pinto Teixeira, Frederico Combournac e Carlos Pinto Machado, capitão da administração militar sr. David dos Santos e capitão de engenharia sr. Mario de Oliveira e Costa, sendo o primeiro presidente e o último secretário, para elaborar com urgência a regulamentação do organismo que substituirá temporariamente a Administração Geral dos Caminhos de Ferro Estado e as Direcções do Caminho de Ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro, depois da entrega daquelas linhas à C. P. nos termos do respetivo contrato.

**Linha de Guimarães e de Porto à Póvoa e Famalicão.**—Na reunião do Conselho Superior de Caminhos de Ferro que teve lugar no dia 25 do mês passado foi aprovado um novo tipo de locomotivas Prairie para serviço das linhas de Guimarães e do Perto à Póvoa e Famalicão, a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

—No mesmo conselho foi aprovada com algumas modificações o projecto de concessão à mesma companhia das linhas de Lousada à Senhora da Hora, da Póvoa por Esposende, Barcelos e Braga a Guimarães, fundindo-se num contrato todas as antigas concessões, incluindo a da Boa Vista à Trindade.

**Linha de Leste.**—Por portaria de 29 de Abril último foi mandado proceder a expropriação urgente por utilidade pública de uma parcela de terreno com a superfície de 2.050,70, situada na freguesia de Santiago, concelho de Torres Novas, confrontando com terreno da estação do Entroncamento, afim de se poder proceder à construção de uma variante de ligação das linhas da gare de triagem em Entroncamento.

**Companhia Nacional.**—Foi nomeado Comissário do Governo junto desta Companhia, na vaga resultante da exoneração do sr. Antonio Meyrelles Garrido, o sr. Dr. Augusto Segurado de Castro.

# TRAÇADO DE CURVAS DE CAMINHOS DE FERRO

Por JAYME GALLO

(Continuação do n.º 942)

Cálculo do raio duma curva com passagem obrigatória num ponto da plataforma (pontão, aqueducto, etc.), e, tangente aos 2 alinhamentos rectos que tem de ligar.

São dados:

o ângulo  $\alpha$  dos alinhamentos a concordar pelo polígon irregular levantado e as coordenadas  $x, y$ , do ponto de passagem obrigatório, pelas fórmulas da fig. 1 (n.º 938 da *Gazeta*).

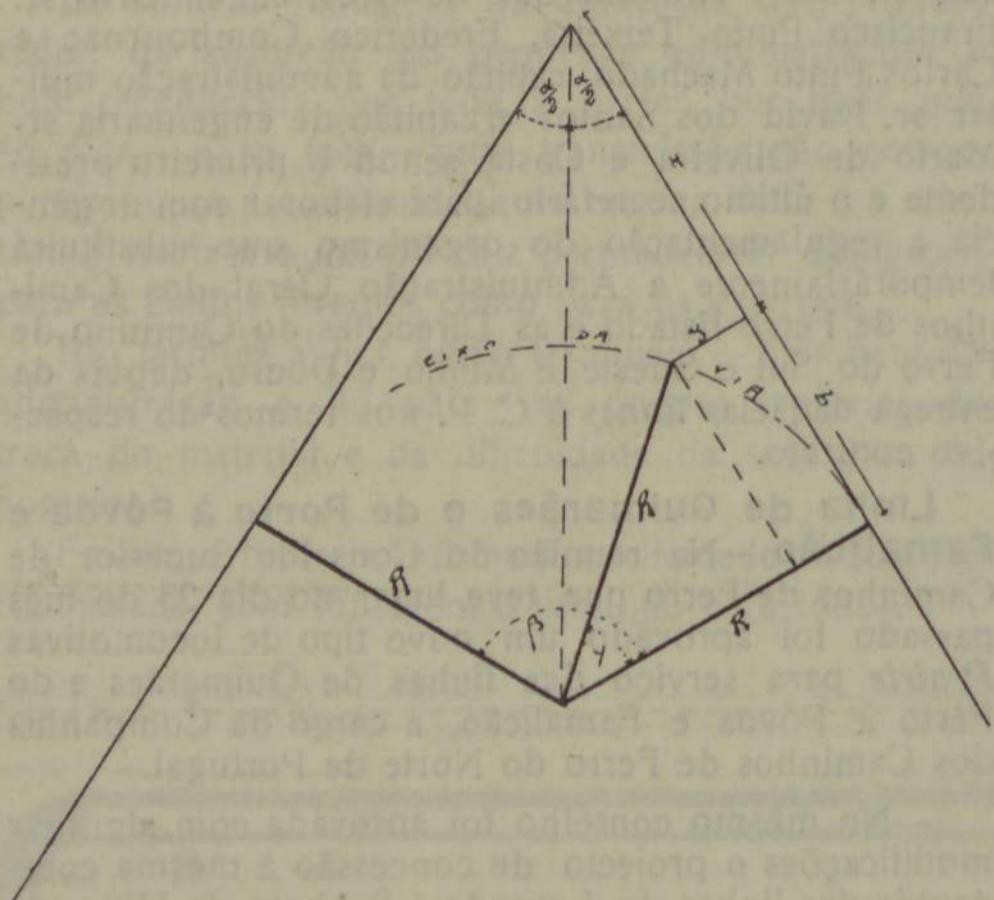
Temos que

$$\begin{aligned} y &= R - R \cos \gamma \\ y &= R(1 - \cos \gamma) \end{aligned}$$

$$\frac{y}{R} = 1 - \cos \gamma \quad (1)$$

$$b = R \cdot \operatorname{sen} \gamma \quad (A)$$

$$x + b = R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} \quad (1^a)$$



Voltando à fórmula (1):

$$\frac{y}{R} = 1 - \cos \gamma$$

temos:

$$\frac{y}{R} - 1 = -\cos \gamma$$

$$R = \frac{2(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y)}{2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - 2y}$$

$$2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}$$

$$\left(\frac{y}{R} - 1\right)^2 = \cos^2 \gamma$$

$$\frac{y^2}{R^2} + 1 - \frac{2y}{R} = \cos^2 \gamma \quad (B)$$

$$\frac{2y}{R} - \frac{y^2}{R^2} = 1 - \cos^2 \gamma = \operatorname{sen}^2 \gamma \quad (2)$$

Por outro lado, voltando à fórmula (A), temos:

$$b^2 = R^2 \operatorname{sen}^2 \gamma$$

$$\frac{b^2}{R^2} = \operatorname{sen}^2 \gamma \quad (3)$$

Substituindo em (B), vem:

$$\frac{2y}{R} - \frac{y^2}{R^2} = \frac{b^2}{R^2}$$

$$\frac{2yR}{R^2} - \frac{y^2}{R^2} = \frac{b^2}{R^2}$$

$$2yR - y^2 = b^2 \quad (4)$$

Mas, pela fórmula 1<sup>a</sup>, temos:

$$b = R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - x$$

e, assim, substituindo este valor de  $b$  em (4), vem:

$$2yR - y^2 = \left(R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - x\right)^2$$

$$2yR - y^2 = R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} + x^2 - 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}$$

$$2yR - y^2 - R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - x^2 + 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - 2yR + y^2 + x^2 = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2(xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + yR) + y^2 + x^2 = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2R(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y) + y^2 + x^2 = 0$$

$$2(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y) \pm \sqrt{(2(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y))^2 - 4(y^2 + x^2) \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

# Tráfego de passageiros entre a Europa e o Extremo Oriente

Os governos dos diversos países interessados aprovaram a tarifa estudada na Conferência Internacional de Berlim, realizada em fins do ano passado, para a venda ao público de *carnets* de bilhetes diretos desde Paris, Berlim, Viena, etc., para o Extremo Oriente.

O preço dum bilhete directo de 2.<sup>a</sup> classe de Berlim a Tókio custa aproximadamente 650 marcos, ouro — 3.200\$00, pouco mais ou menos da nossa moeda.

O itinerário para chegar a Moscou poderá ser feito à vontade do passageiro, por via Riga ou Varsóvia. Em Moscou tomar-se há a correspondência que vai para Tókio, onde se deve chegar depois duns doze dias de viagem, onde irão encontrar as suas bagagens enviadas directamente de Berlim. O percurso é de 12.000 quilómetros.

A nova união tarifária, fundada com a organização deste tráfego, é constituída por treze países, pelo que se pôde fazer uma ideia da quantidade de regulamentos, convénios e ordens de serviço que em princípio foi necessário estabelecer para assegurar o desconto entre as diferentes administrações de caminhos de ferro interessadas.

Para as conferências e elaboração de regulamentos foi necessário o emprego de quatro línguas diferentes: inglês (para a China e Japão), russo, alemão e francês.

Com o fim de vencer o regime polaco, que era uma das dificuldades que existiam, far-se há participar deste tráfego a linha septentrional de Riga, por meio dum comboio de luxo hebdomadário, e para se poder fugir a formalidades aduaneiras e de passaportes aos passageiros que tenham necessariamente de se sujeitar a esse regime, está-se negociando um tratado entre a Alemanha e a Polónia.

Este serviço deve ser iniciado em 15 de Maio pró-

ximo, se não tiver surgido qualquer embaraço imprevisto.

Por acordo internacional, a partir de 15 de Fevereiro último foi prolongado o comboio de luxo Simpâo-Oriente-Expresso, para o Oriente, a fim de proporcionar o trânsito através da Ásia Menor, Síria e Palestina, com carruagens camas confortáveis aos estrangeiros e particularmente aos ingleses que vão para a Índia e Egipto ou regressam destas paragens.

Desde 15 de Maio o serviço deste comboio será extensivo a Constantinopla, via Koma, Aleppo, Homs, Tripoli e Haiffa, terminando no Cairo.

Daquela data em diante, salvo o trasbordo para a travessia de Manica — cerca de duas horas —; para a travessia do Bósforo — 20 minutos — e o percurso em automóvel para Tripoli e Haiffa, 180 quilómetros que se fazem em seis horas, pouco mais ou menos; o passageiro que desejar transportar-se da Europa ao Egipto por via terrestre poderá fazer a sua viagem em 8 dias desde Londres; em 7 desde Milam, 4 ou 5 partindo de Stambul, isto em magníficos comboios com carruagens-camas muito confortáveis e vagões-restaurantes.

Os caminhos de ferro da Ásia Menor estavam fazendo o serviço de vagões-leitos de Constantinopla para Angora em 13 horas e para Aleppo, em 48 horas; de futuro estes serviços serão extensivos a Trípoli e de Haiffa pelo Cairo.

Os caminhos de ferro da Cilícia e Síria do Norte, que entroncam em Yenidéia com o caminho de ferro da Anatólia, alcançam no seu extremo limite oriental Kissibine, que fica a uns 10 quilómetros do Tigre e por via aérea, a cerca de 35 quilómetros de Tekrit, estação inicial dos caminhos de ferro ingleses da Mesopotâmia, que passando por Bagdad, alcança em Basone o golfo Pérsico.

Pensa-se em completar com serviço de automóveis o percurso de Kissibine a Tekrét.

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{(x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y)^2 - (y^2 + x^2) \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 - y^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} + 2x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} y}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

e finalmente:

$$R = \frac{x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 (1 - \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}) + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

# A entrega das linhas do Estado á C. P.

As 0 horas de quarta-feira, 11 do mês corrente, passaram para a posse da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses todas as linhas do Estado, em harmonia com o contrato ultimamente celebrado entre o Estado e aquela companhia.

A cerimónia da entrega oficial teve lugar pelas 13 horas do dia 10 no antigo salão de baile do Palácio Penafiel, ao Caldas, onde está instalada a Administração Geral dos Caminhos de Ferro.

Em volta duma mesa, sentam-se o Sr. Ministro do Comércio, que preside, o Sr. coronel Raúl Esteves, como administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado, o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita, director geral da C. P., tenente-coronel Vaz Coelho, capitão Mário Costa e outros oficiais, engenheiros e empregados superiores dos Caminhos de Ferro do Estado e da Companhia Portuguesa.

O secretário da Administração Geral lê o *Diário do Governo* e duas ordens de serviço referentes à transferência das linhas.

Seguem-se alguns discursos, curtos mas substanciais.

O primeiro a falar é o Sr. coronel Raúl Esteves, que enceta o seu discurso assim:

Depois de sessenta anos de história ferroviária, este é o facto mais importante. A antiga administração mereceu acerbas críticas. Ninguém pode, em boa verdade, defender o regime que estava. Um exame superficial ao actual estado das contas, coloca de lado toda a defesa. A administração enfermava de graves vícios, defeitos e encargos. Os caminhos de ferro são, de facto, uma instituição apreciável, embora há vinte anos não tenha reflectido nenhum progresso.

Continuando:

«A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado vinha de longo tempo sendo alvo de várias acusações, acusações de que não tinha meio de se defender».

E o Estado oficial diz que não é o Estado o mau

administrador, porque na administração das linhas férreas ele não tem existido, e sobre a situação financeira dos C. F. E., diz:

«Mais de 20 mil contos foram, segundo a sua dedução, distraídos para outras rúbricas. Faltam habitações nas linhas para os empregados. Estes não hesitam em passar a si próprios o atestado de mendicidade. O pessoal não tem, de facto, as comodidades que devia ter, embora os fundos a elas destinados fossem além de 1:000 contos».

O orador afirma, depois, que a transferência das linhas moralizará este estado de coisas; presta homenagem aos oficiais que o auxiliaram no Sul e Sueste e termina enaltecedo os serviços técnicos da C. P.

Fala o Sr. Ministro do Comércio, que começa:

«É uma tarefa ingrata, que não cumpro com alegria e satisfação, mas com o desembarraco de militar que sou. As razões do acto que se está celebrando, colocam os que o praticaram perante uma interrogação, que só o tempo resolverá. As suas causas? As que apontaram o Sr. Raúl Esteves e outros».

O Sr. Ministro diz depois verificar-se que as provas do Estado em empresas industriais e comer-

ciais não têm tido sucesso e a propósito do Sul e Sueste afirma:

«Não ponho em dúvida a honestidade dos que geriram os dinheiros do Sul e Sueste. O que é facto é que existe um deficit que atinge milhares de contos. Somando os débitos feitos à custa das reparações alemãs e do crédito de 3 milhões de libras, temos para cerca de 100 mil contos».

Acerca das responsabilidades deste deficit:

«Deste estado de coisas são, em parte, culpados os ministros que não facilitaram às administrações os meios necessários para elas gerirem proveitosamente. Não se diga já que é um erro a transferência dos serviços do S. S. para a C. P. Esta companhia é um pouco do Estado, que é o seu principal accionista. Confia que os funcionários que saem



O Sr. Ministro do Comércio (á paisana) e os directores do Sul e Sueste, depois da entrega das linhas à C. P.

encontrem lá fora onde empregar as suas energias, esquecendo êste incidente de vida e que a C. P., sendo o fiel da balança entre os seus interesses e os do público, tenha agora uma actividade especial nos serviços, cuidando de todas as deficiências».

O último discurso: o do Sr. Ferreira de Mesquita.

O director geral da Companhia Portuguesa limita-se a cumprimentar o pessoal presente, prestando-lhe homenagem e dizendo confiar em que todos os funcionários dos C. F. E. com os da C. P. conjuguem os seus esforços no bem comum.

Por fim assinou-se um auto e terminou a cerimónia.

Para assistir à posse das linhas do Minho e Douro pelo general Sr. Carlos Vasconcelos Pôrto, delegado da C. P., o Sr. Ministro do Comércio foi ao Pôrto, onde chegou no rápido da noite de 10, sendo aguardado na estação de Gaia pelo comandante militar da 1.<sup>a</sup> região e do governador civil do Porto. Em seguida dirigiu-se para os escritórios do Minho e Douro, instalados em S. Bento, onde há meia noite assistiu ao acto da posse.

O Sr. Vasconcelos Pôrto, nomeado pela C. P. para

dirigir aquelas linhas, apresentou em nome da Companhia os seus cumprimentos às autoridades civis e militares do Porto e à imprensa.

### Vai ser criada uma comissão liquidatária dos C. F. E.

Foi publicado um decreto, criando junto da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, uma comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, com carácter temporário, a qual começará a funcionar na data da entrega à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da exploração das redes do Minho e Douro e Sul e Sueste e construções das novas linhas e ramais, nos termos da Base I do respectivo contrato.

A comissão será constituída por um engenheiro de reconhecida competência em assuntos de caminhos de ferro, um engenheiro adjunto e um contabilista.

Junto da comissão liquidatária funcionará uma repartição encarregada do expediente da contabilidade e bem assim dos serviços de fiscalização e estatística que estejam por concluir à data do início dos trabalhos da comissão, com pessoal escolhido entre os funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado, na situação de adidos.

## Carteira dos Accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Assembleia Geral Ordinária dos Obrigacionistas

### 2.<sup>a</sup> CONVOCAÇÃO

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que a Assembleia Geral Ordinária, convocada para 18 do corrente mez, ficou adiada para as quinze horas de segunda feira, 30 de corrente, na séde do Comité, em Paris, 39, Rue d'Amsterdam, por não ter sido depositado o número suficiente de titulos para o regular funcionamento da mesma Assembleia.

De conformidade com o preceituado no artigo 37.<sup>o</sup> dos Estatutos, esta reunião deverá ocupar-se dos assuntos que estavam marcados para a primeira; porém, as suas resoluções são válidas, qualquer que seja o numero e o capital representado pelos obrigacionistas presentes.

O prazo para o deposito de Obrigações foi, por esse motivo, ampliada até ao dia 15 do corrente, inclusivé, devendo efectuar-se, em Lisboa, na séde da Companhia, Rua Victor Cordon, 1, 2.<sup>o</sup> e no Banco Burnay, 10, Rua Fanqueiros, e em Paris no Comptoir National d' Escompte, 14, Rue Bergère.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notário, e as dos residentes em França pelo "maire" da sua residência, ou por notário.

Lisboa, 7 de Maio de 1927

O Comité de Paris

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembleia geral Extraordinária dos srs. Accionistas

### 2.<sup>a</sup> CONVOCAÇÃO

Não se tendo podido constituir a Assembleia Geral Extraordinaria, convocada para hoje, por falta de numero legal de Snrs. Accionistas, em conformidade com o Artº. 34.<sup>o</sup> dos Estatutos são novamente convocados os Snrs. Accionistas a reunir em Assembleia Geral Extraordinaria na quinta feira, 19 de Maio corrente, pelas 15 horas, na séde social d'esta Companhia, Estação Central do Rocio.

Nos termos do citado Artigo dos Estatutos e do Artigo 184.<sup>o</sup> do Código Commercial, poderá esta Assembleia Geral Extraordinária constituir-se e deliberar validamente, qualquer que seja o numero de Snrs. Accionistas presentes ou representados, bem como qualquer que seja o quantitativo do capital representado.

A Ordem do Dia para esta Assembleia Extraordinária é a mesma que tinha sido indicada para a Assembleia originalmente convocada, e cujo teor é o seguinte:

### ORDEM DO DIA

Apreciação de assuntos relativos à doutrina de que tratam o § 6.<sup>o</sup> do Artº. 3.<sup>o</sup> e a alínea a) do Artº. 18. dos Estatutos.

As cartas de admissão à Assembleia Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia em vista dos depósitos das acções.

Lisboa, 4 de Maio de 1927

O Vice-Presidente da Meza da Assembleia Geral

José Feliciano da Costa

# Uma visita aos portos de Huelva e de Sevilha

pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

(Continuação do n.º 945)

## BOIAS E FAROLAGEM.

A balisagem da barra e da ria do Guadalquivir é feita com boias fundeadas, em numero de 42, trinta e sete das quais são luminosas. Estas boias são ali montadas no próprio local com gaz contínuo em acumuladores a uma pressão de 11 atmosferas e colocados a bordo de um barco a vapor, especialmente apetrechado para a balisagem. Há também doze enfiamentos luminosos, colocados nas margens.

## SERVIÇO DE DRAGAGENS

Em material preciso para obras hidráulicas, especialmente no que respeita ao serviço de dragagens, dispõe o porto de Sevilha das unidades seguintes:

- 2 dragas de baldes.
- 2 dragas de succão.
- 1 draga Priestmam.
- 4 rebocadores.
- 2 gazolinhas.
- 12 batelões.

52 barcos, barcaças, etc.

As dragagens executadas e referentes ao triénio 1920-1921, 1921-1922, 1922-1923, totalizaram 1.465.000 metros cúbicos. O preço do m<sup>3</sup> dragado com draga de balde, foi de 0,880 peesta (2\$50); com draga de succão 0,607 (1\$80) e com Priestmam 2,227 pesetas (6\$60).

O preço do m<sup>3</sup> com a draga Priestmam, resultou ser mais alto, em vista da quantidade de produtos dragados ser menor e os encargos de trabalho e de conservação serem mais elevados do que com as outras dragas.

## O MOVIMENTO DO PORTO

Os progressos do porto de Sevilha acentuam-se dia a dia, a analisarmos o tráfego geral do porto, durante o decénio que precedeu a grande guerra, nota-se um aumento sucessivo em cada ano até atingir

## V

um máximo em 1913. Declarada a guerra em agosto de 1914, não podia deixar de se fazer logo sentir nesse ano, no movimento do porto, até que se registrou a maior baixa nos anos de 1918 e 1919.

Desde então para cá, o movimento geral tem ido em aumento, tendo as estatísticas já publicadas

para o passado ano de 1925, acusado um tráfego geral de 1.110.525 toneladas, não tendo todavia, alcançado ainda o máximo em 1913 e que foi de 1.495.307 toneladas.

Deste tráfego geral de 1925, a importação foi de 572.005, e a exportação foi de 538.520 toneladas, às quais, juntando 15.884 toneladas do tráfego referente ao cais, que a Junta das obras explora em Bonanza, na foz do Guadalquivir, prefazem um total de 1.126.409 toneladas.

No tráfego de exportação, o embarque de minérios, só se representa na exportação, a quantidade de 265.203 toneladas.

Uma grande percentagem na importação, representa a importação de carvão que atingiu no total de 1925, a

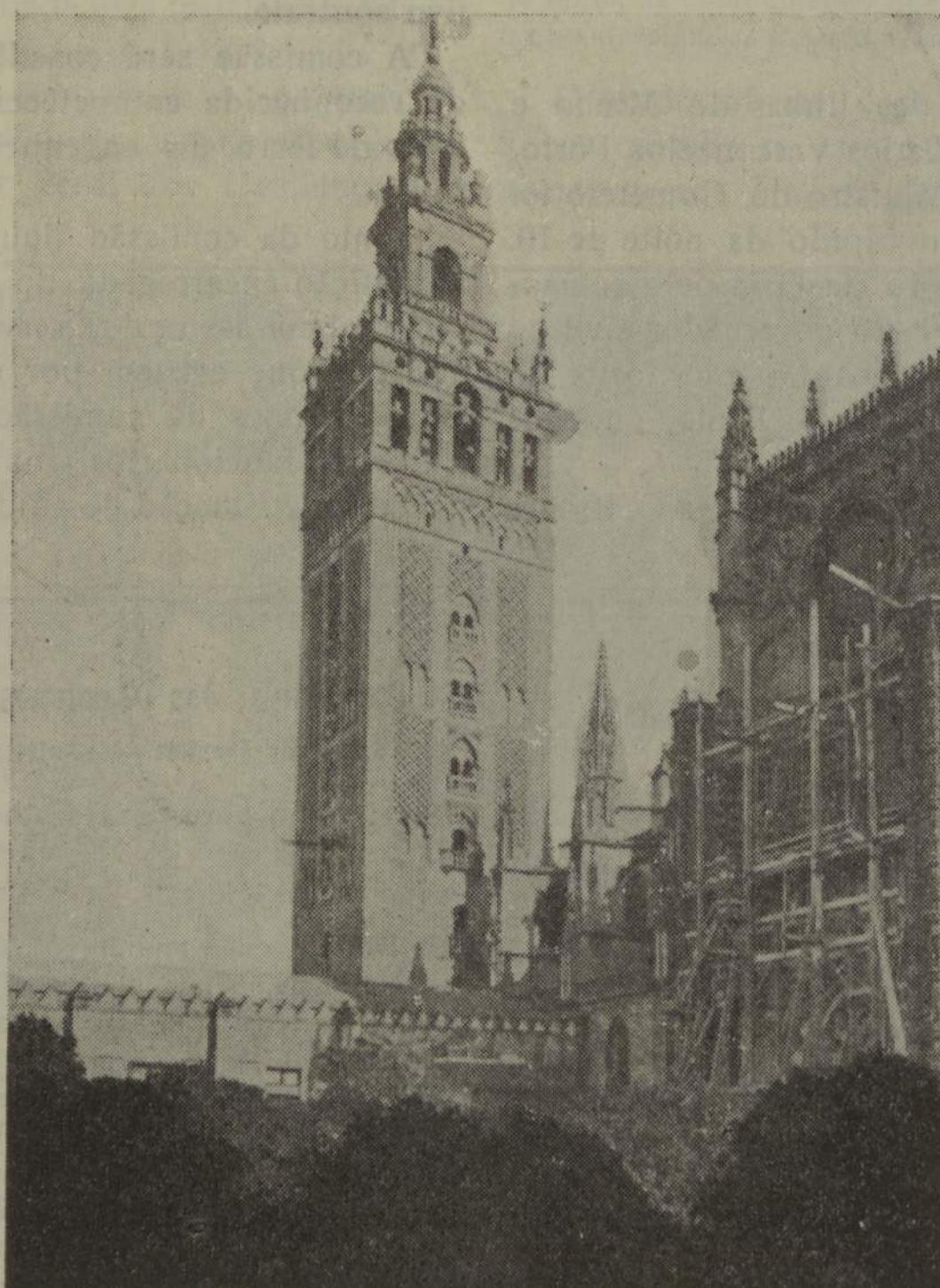
cifra de 141.041 toneladas.

As outras principais mercadorias exportadas de Sevilha, são o azeite, azeitona e cereais e as mercadorias importadas são principalmente materiais de construção, tais como, madeiras, ferro, aço, caixas e cimento.

## MOVIMENTO EM PORTUGAL.

Por nos parecer interessante, destacamos das estatísticas do ano de 1925, o tráfego com os portos portugueses.

(Continua)



SEVILHA—Torre da Giralda

# 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 945*

### BASE XVII

Para o pessoal que depois de finda a admissão dos adidos, a que se refere o § 2.º da regra 3.º da base XV, venha a ser admitido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses durante o seu período de exploração, poderão ser estabelecidos novos regulamentos ou novas caixas, devidamente aprovados pelo Governo.

§ único. As pensões de reforma e de sobrevivência, derivadas de tais caixas e regulamentos não são consideradas para o cômputo do subsídio a que se refere a base XVI.

### BASE XVIII

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manterá os armazéns de viveres anexos à Caixa de Reformas e Pensões, podendo porém rever o regulamento e tomar as medidas necessárias para que tal instituição não produza lucros avultados, nem prejuizos, conservando-se a faculdade de representação do pessoal na administração dos referidos armazéns.

### BASE XIX

Os sanatórios já existentes e o fundo de assistência, pertencente aos Caminhos de Ferro do Estado serão administrados por comissões nomeadas e organizadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com a conveniente autonomia administrativa, e delas farão parte delegados eleitos pelo pessoal, devendo ser presididas por um delegado do Governo dos referidos na base XXVIII.

### BASE XX

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses compromete-se a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que os regulam, e a conceder nas linhas adjudicadas os passes e as reduções de que actual e legalmente gozam as entidades oficiais na rede de caminhos de ferro que já explora.

### BASE XXI

De harmonia com o disposto na base IX, pertence à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências assim como o material fixo e circulante, em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias.

§ 1.º Se o não fizer será avisada pelo Governo, por intermédio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, para proceder a tais reparações, dentro dum prazo conveniente, marcado pela referida Direcção Geral.

§ 2.º Findo este prazo e não estando em curso a satis-

fação da reclamação do Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua ordem e de conta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que pagará as despesas com elas realizadas e as que pelo seu procedimento tiveram sido motivadas, podendo o Governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, apropriar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito se a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fôr remissa em o satisfazer.

§ 3.º Este procedimento coercivo não obsta às mais sanções a que pela legislação geral fica a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sujeita.

*(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 945*

1.º—O primeiro outorgante 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 sessenta anos de idade ou mais de trinta anos de serviço, e todo o pessoal de máquinas, jornaleiro, de trens, de serviço fluvial e de revisão que tenha mais de cinquenta e cinco anos de idade ou mais de vinte cinco 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 as aptidões físicas necessárias ao bom desempenho das funções que lhes competem.

§ 1.º O pessoal dos armazéns gerais, saúde, oficinas, depósitos, dos armazéns dos 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 o do Sul e Sueste outra compostas por um médico dos Caminhos de Ferro do Estado, um outro nomeado pela segunda outorgante e um terceiro, presidente, escolhido por acordo entre o primeiro e a segunda outorgantes, ou, na falta desse acordo, pelo Governo, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

3.º—Dos restantes agentes a segunda outorgante escolherá o pessoal que julgar necessário e suficiente para a boa exploração das redes adjudicadas, o qual ficará sujeitado aos regulamentos da segunda outorgante, aprovados pelo Governo.

§ 1.º Esta escolha deve ficar terminada no prazo máximo de um ano, a contar do inicio da exploração pela segunda outorgante, devendo o pessoal sobrante, se o houver, ser colocado na situação de adido, com os vencimentos fixos actuais, que serão pagos em parte iguais pelo primeiro e pela segunda outorgantes, enquanto os seus serviços não forem utilizados pelos outorgantes em qualquer outro lugar compatível com as suas habilitações.

§ 2.º As vagas que se forem dando, pela reforma, demissão ou falecimento do pessoal escolhido pela segunda outorgante, bem como os lugares resultantes do alargamento dos quadros, deverão ser preenchidos pelos adidos, de categoria igual, escolhidos pela segunda outorgante, e não havendo adidos de categoria igual que a esta convenham, o preenchimento da vaga será feito por promoção até o fim da escala respectiva.

*(Continua)*

# União Internacional dos Caminhos de Ferro

ESTÁ convocada para reuniir nos dias 9 a 22 do próximo mês de Junho em Estocolmo, a U. I. C. F. a fim de tomar resoluções sobre as diversas questões submetidas ao estudo das comissões respectivas e que devem apresentar nesta sessão os seus pareceres.

As questões a inserir na ordem do dia são as seguintes:

## Comissão de tráfego-passageiros

- 1.<sup>a</sup> Facilidades a conceder a estudantes viajando em grupos, a "boy-scouts" e «girl-guides»;
- 2.<sup>a</sup> a) Unificação das reduções de preços, previstos na maior parte dos caminhos de ferro europeus, para excursões de sociedades em grupos;
- b) Unificação das regras relativas a facilidades concedidas a pessoas que vão assistir a congressos internacionais ou que vão tomar parte em feiras, também internacionais;
- 3.<sup>a</sup> Unificação no tráfego internacional das regras relativas a paragens em estações intermédias e formalidades correspondentes a cumprir pelos passageiros.

## Comissão de tráfego-mercadorias

- 1.<sup>a</sup> a) Elaboração duma nomenclatura de mercadorias redigida em francês com a tradução na língua de cada um dos países interessados para servir ao estabelecimento das tarifas internacionais;
- b) Isenção da obrigação de designar exactamente a mercadoria nas notas de expedição, segundo a numeração;
- 2.<sup>a</sup> Melhoria do andamento dos documentos nas administrações;
- 3.<sup>a</sup> Unificação das prescrições previstas pelas tarifas no que respeita a aparelhos de carregamento;

## Comissão de contas correntes e câmbios

- 1.<sup>a</sup> Estabelecimento das bases duma estatística internacional pela administração de caminhos de ferro;
- 3.<sup>a</sup> Modificação do modo de desconto dos produtos do tráfego internacional-passageiros, de maneira que os *relevés* de contas das administrações de trânsito de chegada sejam enviadas a estas últimas pelas administrações de partida, não mensalmente mas trimestralmente;
- 3.<sup>a</sup> Bureau Comercial de Compensação:
  - a) Participação do Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen;
  - b) Estudos dos aperfeiçoamentos susceptíveis de ser adoptados no funcionamento do B. C. C.;
- 4.<sup>a</sup> a) Unificação e coordenação do desconto em vigor nos diferentes tráfegos de passageiros, bagagens e mercadorias;
- b) Revisão das conclusões sobre a modificação das

bases de avaliação dos descontos no tráfego-mercadorias.

## Comissão das questões técnicas

- 1.<sup>a</sup> Estudo da iluminação eléctrica das carruagens;
- 2.<sup>a</sup> Estudo das diversas questões relativas à tração eléctrica;
- 3.<sup>a</sup> Preparação do Aviso da U. I. C. sobre as propostas feitas em 1926 pela comissão permanente do Comité das Comunicações telefónicas a grandes distâncias sobre o projecto das Directivas concernentes às medidas a tomar sobre as perturbações nas linhas telefónicas, produzidas pelas instalações de energia de corrente forte ou de alta tensão;
- 4.<sup>a</sup> Elaboração dum programa a fazer em comum pelas administrações dos telefones e dos caminhos de ferro para a solução de outras questões relativas às directivas a que se refere o n.º 3.<sup>a</sup>

## Secções de material circulante

- 1.<sup>a</sup> Reforço das atrelagens dos veículos admitidos no trânsito internacional;
- 2.<sup>a</sup> Fecho dos vagões de mercadorias para impedir, tanto quanto possível, os arrombamentos;
- 3.<sup>a</sup> Aquecimento nos combóios a vapor;
- 4.<sup>a</sup> Introdução de travões de freio de duas partes, uma permanente, outra sob a forma de palmilha aplicada à primeira, permitindo a mudança;
- 5.<sup>a</sup> Emprêgo e funcionamento do freio contínuo nos combóios de mercadorias;
- 6.<sup>a</sup> Modificação do dispositivo limitando o desenvolvimento dos *souflets* das carruagens.

## Material circulante-via

- 1.<sup>a</sup> a) Características do peso dos vagões de mercadorias admitidos no tráfego internacional;
- b) Melhoramento do *Gabarit passe-partout*;
- 2.<sup>a</sup> Elaboração dum ante-projecto de revisão das disposições da unidade técnica.

## Secção de via

- 1.<sup>a</sup> Experiências internacionais para a verificação e estudo dos efeitos dinâmicos do material circulante nas pontes de ferro, em vista do desenvolvimento do emprêgo de vagões de grande tonelagem;
- 2.<sup>a</sup> Unificação internacional dos sinais de aviso a colocar nas estradas a uma distância aproximada das passagens de nível, no caso de supressão dos guardas:
  - a) Escolher das cores dos focos luminosos anunciando via livre ou passagem de combóio;
  - b) Utilidade duma regulamentação do emprêgo de focos vermelhos para os automobilistas;
  - c) Utilização na pintura dos postes dos sinais avan-

cados das mesmas cores que para as barreiras e sinais de aviso.

Ainda em reuniões comuns das diferentes comissões, tratar-se há do regulamento sobre vagões para particulares, do estabelecimento de vagões isothermicos e frigoríficos; da passagem dos vagões de mercadorias dum para outro país de vias de bitolas diferentes, por meio de mudança de eixos, da atrelagem automática.

O programa da sessão e das várias diversões proporcionadas aos delegados das diferentes administrações, é o que segue:

Dias 9 e 10 de Junho:  
Reunião das 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> comissões — Passageiros, contas correntes e câmbios.

**Dia 11:**  
Excursão para a 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> comissão) — a Upsala, cidade da Universidade e a Skokloster, castelo do século XVII, com uma magnífica coleção de armas.

Regresso a Stockolmo às 19 horas.

Do domingo 12 (dia livre).

**Dia 14:**  
De manhã, continuação da reunião do dia anterior; de tarde e à noite, excursão (para a II e IV comissões), a Saltsjöhadem, estância de verão perto de Stockolmo, barco a vapor pelo Skärgard, jantar, volta por combóio a Stockolmo à meia noite.

**Dia 15:**  
De manhã — Continuação eventual da reunião do dia anterior;

De tarde — Reunião comum das 2.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> comissões: «Mercadorias e material circulante».

#### Dia 16:

De manhã — Reunião comum das 2.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> comissões — Ida a Trollhättan por Gothenburg, das secções de electricidade e material circulante, da 5.<sup>a</sup> comissão, «Questões Técnicas: Visitas em automóveis ao canal, às quedas de água e às fábricas de electricidade — Almoço.

De tarde — Excursão (para as 2.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> comissões) ao Castelo de Drottningholm (chá, etc.) — Combóio para Gothenburg, demonstração das instalações de electrificação dos caminhos de ferro, excursão na cidade, jantar, regresso a Stockolmo às 22,30.

#### Dia 17:

Reunião comum das 2.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> comissões.

**Dia 18:**  
Reunião da 5.<sup>a</sup> comissão — «Questões técnicas», Secção de material circulante.

**Dia 19 — Domingo (dia livre).**

**Dias 20 e 21:**  
Reunião da comissão especial de «Atrelagem automática, e da 5.<sup>a</sup> comissão, secção de «Material circulante».

**Dia 22:**  
Reunião da comissão «Questões técnicas», secção de «Via».

Durante os dias 29, 21 e 22 serão proporcionadas visitas a vários estabelecimentos industriais e a Skansen.

## TOMÉ DE BARROS QUEIRÓS

### A homenagem á sua memoria

Realizou-se no dia 8 do corrente no cemitério do Alto de S. João a anunciada homenagem à memoria de Tomé de Barros Queirós.

A manifestação será recordada por todos os que a ela assistiram como uma das mais sentidas e grandiosas que se tem realizado ultimamente.

Organizou-se o cortejo, depois da chegada do sr. capitão Menezes Alves, que representava o sr. Presidente da República, dirigindo-se os manifestantes para o jazigo da familia Barros Queirós.

Falou em primeiro lugar o sr. dr. Julio Dantas, seguindo-se os srs. Ruy Ulrick, Plinio Silva, coronel Vicente de Freitas, Rodrigues Gaspar etc..

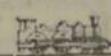
Estavam largamente representados os diversos Serviços da C. P., tanto da parte do pessoal de escritórios como dos das estações e trens, e o pessoal da casa comercial «Barros Queirós».

O Albergue das Crianças Abandonadas de que Barros Queirós era protector, estava representado por um grupo de crianças acompanhado de uma senhora.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro fez-se representar pelo Secretario da Redacção, Sr. Andrade Gomes.

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Tendo-se exgotado totalmente o n.º 940, de 16 de Fevereiro do corrente ano, desta *Gazeta*, pedimos aos leitores que nos queiram obsequiar dispensando os seus exemplares, o favor de os mandarem entregar na nossa Administração onde lhes será, em troca, dada a importância correspondente.



## ALFREDO MELA

Na casa de sua residência, na Praça de D. João da Camara, 4, faleceu no dia 11 deste mês, o nosso amigo Sr. Alfredo Mela, antigo funcionário da C. P. onde actualmente ocupava o lugar de Sub-chefe do Serviço da Caixa de Reformas e Pensões.

Figura extremamente simpática, deixa muitas saudades entre os seus colegas e amigos que eram muitos.

O seu funeral realizou-se no dia 13, tendo ficado sepultado no cemitério do Alto de S. João.

A família do nosso saudoso amigo envia a *Gazeta* as suas condolências.

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

## BEIRA ALTA

### (RELATORIO)

#### SENHORES ACCIONISTAS:

De conformidade com o disposto nos artigos 40.<sup>º</sup> e 46.<sup>º</sup> dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas está convocada para as quinze horas do dia 14 de Maio, proximo, afim de:

a) — apreciar as contas do Exercicio de 1926;  
b) — discutir e votar as conclusões do Relatorio do Conselho d'Administração e do respectivo Parecer do Conselho Fiscal;

c) — eleger, de harmonia com o preceituado nos artigos 22.<sup>º</sup>, 23.<sup>º</sup> e 34.<sup>º</sup> dos Estatutos, os Vogaes dos Conselhos d'Administração e Fiscal, para o provimento definitivo das vagas existentes e para a substituição dos que terminam, agora, os seus mandatos.

de todas as empresas ferroviarias do nosso Paiz — resolveu sustar o prosseguimento das acções judiciais que tinha intentado, contra o Estado, na defesa dos legítimos interesses dos Srs. Accionistas e Obracionistas.

Permitindo, agora, os productos líquidos da exploração, — embora inferiores aos registados no Exercicio de 1924 — que, como consequencia da forte depreciação sofrida, pela moeda francesa no ano findo, se restabeleça novamente (depois d'uma longa interrupção de 12 anos consecutivos) o pagamento parcial do coupon das obrigações do 2.<sup>º</sup> grau, serão em 30 de Junho p. futuro distribuidos ás mesmas obrigações, contra a apresentação do coupon n.<sup>º</sup> 11, a quantia de frs. 7,50, captivos de impostos.

#### Resultados da exploração

##### Receitas

As receitas brutas em 1926 atingiram a soma de ..... Esc. 16.467.729\$14,4

Deduzindo :

— impostos pagos ao Estado .....	Esc. 1.423.907\$
— reembolsos. Esc. 614.653\$ .5	2.038.560\$58,5

Receitas líquidas... Esc. 14.429.168\$55,9

a que corresponde uma receita de Esc. 57.032\$28,6 por kilometro explorado.

Tendo sido as mesmas receitas em 1925 de ..... Esc. 13.757.053\$03

ha pois uma diferença a favor de 1926 na importância de... Esc. 672.115\$52,9

No quadro a seguir damos comparação das receitas brutas e líquidas nos dois ultimos anos :

Classificação	1926	1925	Diferenças	Percentagens
Receitas brutas.....	16.467.729\$14,4	15 606 039\$12,5	+ 861.690\$01,9	+ 5,52
Impostos e reembolsos	2.038.560\$58,5	1.848.986\$09,5	+ 189.574\$49	-
Receitas líquidas ..	14.429.168\$55,9	13.757.053\$ 3	+ 672.115\$52,9	+ 4,88

Sómente os productos líquidos da exploração em 1926, na importancia de Esc.: 1.286 899\$72,4, em confronto com os de 1924, na importancia de 1 410.255\$02,9, Esc.: acusam, em consequencia do incessante acrescimo de despezas, uma importante diminuição de cerca de Esc. 124.000\$00, aproximadamente.

Tendo o Decreto n.<sup>º</sup> 11.898, que foi publicado no

*Diario do Governo* n.<sup>º</sup> 154 da 1.<sup>a</sup> serie; de 17 de Julho p. p., dado, até certo ponto, satisfação ás nossas instantes e vehementes reclamações por ter revogado os artigos 7.<sup>º</sup> e 8.<sup>º</sup> da Lei n.<sup>º</sup> 952 de 5 de Março de 1920 e os Decretos n.<sup>º</sup> 7.017 de 13 d'Outubro de 1920 e n.<sup>º</sup> 11283 de 27 de Novembro de

1925, que ofendiam e lesavam gravemente os direitos que estão assegurados á nossa Companhia pelos seus contratos, o vosso Conselho d'Administração, acatando a doutrina do citado Decreto n.<sup>º</sup> 11.898 — que mereceu o acordo unanime

Fazendo-se, porém, a separação das receitas líquidas normais e das respectivas sobretaxas, apuram-se os seguintes resultados:

Classificação	1926	1925	Diferenças em relação a 1926	Percentagens
Receitas normais líquidas ...	1.731.863\$08,1	1.574.879\$88	+ 156.984\$10,1	9,33
Sobretaxas líquidas ...	12.697.304\$57,8	12.182.173\$15	+ 515.131\$42,8	4,22
Totais ...	14.429.168\$55,9	13.757\$13	+ 672.115\$52,9	4,88

### Receitas líquidas

No mapa ao lado fornecemos a nota discriminativa das receitas líquidas, segundo as suas proveniências:

Classificação das receitas	1926	1925	Diferenças em relação a 1926	Percentagens
Passageiros ...	5.879.279\$54,6	5.599.565\$96	+ 209.713\$58,5	3,74
Grande velocidade ...	2.074.716\$91,5	2.134.687\$48,5	- 59.970\$57	2,80
Pequena velocidade ...	6.423.515\$92,3	5.98.373\$03	+ 505.142\$89,3	8,53
Receitas fora do tráfego ...	121.656\$17,5	104.426\$55,5	- 17.229\$62	16,48
Totaes ...	14.429.168\$55,9	13.757.053\$03	+ 672.115\$52,9	4,88

a) — **Passageiros** — Neste ramo houve em 1926, um aumento de receita líquida de 209.713\$58,5, como mostra o quadro seguinte:

Classes	1926		1925		Diferenças em 1926	
	Núme-ros	Produtos líquidos	Núme-ros	Produtos líquidos	Números	Produtos líquidos
1.ª classe ...	38.209	1.444.262\$75,7	39.019	1.384.764\$95	- 810	+ 59.497\$80,7
2.ª classe ...	122.660	1.542.261\$42,9	124.328	1.512.315\$63	- 1.668	+ 29.945\$79,9
3.ª classe ...	610.294	2.321.306\$82,7	545.370	2.267.594\$12	+ 64.924	+ 53.712\$70,7
Cobranças suplementares	-	501.448\$53,3	-	434.891\$26	-	+ 66.557\$27,3
Totaes ...	771.163	5.809.279\$54,6	708.717	5.599.565\$96	+ 62.446	+ 209.713\$58,6

No entanto, embora o numero de passageiros que circularam nas 1.ª e 2.ª classes, tivesse sido menor, do que no ano anterior, as receitas acusam uma melhoria nas trez classes.

Foi na 3.ª classe que — graças aos comboios tramways — se produziu o consideravel acrescimo de passageiros que nos trouxe, igualmente, um aumento de receita de Esc. 53.712\$70,7 se bem, que, a media do respectivo percurso, acuse, por esse motivo, como é natural, uma diminuição.

A seguir fornecemos a nota referente ao trafego nacional e internacional de passageiros:

As numerosas perigrinações a Lourdes e Roma que se efectuaram no anno findo, muito concorreram para

Tal facto porém, é justificado pelos maiores percursos, nas 1.ª e 2.ª classes, tendo contribuido, em grande parte, o serviço internacional, como se demonstrará a seguir..

Classificação	1926			1925		
	Classes			Classes		
	1.ª	2.ª	3.ª	Totaes	1.ª	2.ª
Serviço nacional ...	21.526	116.798	602.766	741.090	23.389	118.728
Serviço internacional	16.683	5.682	7.528	30.073	15.630	5.60
Totaes ...	38.209	122.660	610.294	771.163	39.019	124.328

os resultados satisfatórios que foram registados no serviço internacional.

Classificação	1926	1925	Diferenças em relação a 1925
Bagagens e cães ...	186.594\$64,3	194.751\$56,4	- 8.156\$92,1
Recovágens ...	1.413.558\$49,6	1.533.307\$21,5	- 119.748\$71,9
Armazenagens e diversos ...	474.563\$77,6	406.628\$7,6	+ 67.935\$77
Totaes ...	2.074.716\$91,5	2.134.687\$48,5	- 59.970\$57

— **Bagagens** — Ha uma quebra de receita na importancia de 8.156\$26, como consequencia logica da diminuição de passageiros de 1.ª e 2.ª classes, visto que do grande acrescimo constatado na 3.ª classe, pelo motivo dos comboios tramways, não resultou, em virtude dos pequenos percursos, e ainda por aqueles comboios não darem direito ao transporte de bagagem registada, o menor aumento de receita.

— **Recovágens** — A diminuição de receita de 119.748\$71,9, é resultante da derivação dos transpor-

tes de muitas mercadorias para a p. v. em razão da crise comercial e da normalização dos serviços ferroviários.

O mau ano agricola, contribuiu, igualmente para este resultado, mórtemente no que diz respeito a fructas verdes, cujos transportes foram muitissimo reduzidos.

Os transportes internacionaes P. H. F., especialmente no sentido França-Portugal, tiveram um pequeno acrescimo de 48 toneladas.

(Continua)

# Viagens e Transportes

# Linhos Estrangeiros

## A exploração das linhas do Estado pela C.P.

Com data de 9 d'este mês a C. P. fez publicar um Aviso ao Público do seguinte teor:

«Faz-se público que, tendo sido adjudicada a esta Companhia a exploração das linhas férreas que o Estado estava explorando directamente, a mesma Companhia vai continuar de sua conta a exploração das referidas linhas a partir de 11 do corrente.

Embara temporariamente continuem, para a tráfego que haja de transitar por Campanhã, Vendas Novas ou Lisboa, a executar-se determinadas formalidades de transmissão, as taxas correspondentes a essas formalidades ou às operações delas derivadas deixam de ser cobradas ao público a partir do indicado dia».

Da isenção das taxas a que se refere o Aviso da C. P., resulta uma importante economia para o público.

## Combóios entre Braga e Nine

Foram restabelecidos, desde fins do mês passado, os combóios n.<sup>os</sup> 32 e 33 do horário do Minho e Douro, entre Braga e Nine, que haviam sido suspensos desde Outubro último.

## Tramways da linha de Sintra

Desde 8 d'este mês o horário dos tramways da linha de Sintra foi modificado, sendo postos diariamente em circulação os combóios seguintes: n.<sup>os</sup> 1:311 e 1:333, semi-directos que partem do Rossio às 9-05 e 19-07 para chegarem a Sintra às 9-52 e 20-02, respectivamente; o semi-directo n.<sup>º</sup> 1:310 que parte de Sintra às 7-20 e chega ao Rossio às 8-08; o n.<sup>º</sup> 1:312 que parte de Queluz às 7-55 e chega ao Rossio às 8-22, e o n.<sup>º</sup> 1:330 que parte de Sintra às 15-30 e pára em todas as estações, chegando ao Rossio às 16-25.

Todos estes combóios têm carruagens das três classes.

## Horário de combóios das linhas do Minho e Douro

Desde 5 d'este mês os combóios n.<sup>os</sup> 103 e 104 passaram a ter meio minuto de paragem na estação de Rêde para serviço de passageiros.

— O combóio n.<sup>º</sup> 2 passou a parar durante meio minuto na paragem de Travagem, para serviço de passageiros.

— Foram postos novamente em circulação os combóios n.<sup>º</sup> 35 e 36, efectuando-se o primeiro todos os dias e o segundo todos os dias, excepto aos domingos.

**Linhos espanhóis.** — Constituiu-se uma Associação Nacional de diferentes companhias de caminhos de ferro e tramways, com o capital de 1:000 milhões de pesetas, com o fim de defenderem os seus interesses.

A nova associação, que escolheu para seu presidente Marquês de Foronda, já fez a sua apresentação oficial ao Governo.

— No dia 17 do mês passado foi inaugurada solenemente a linha do tramway eléctrico Motril-Durcal, que representa para os habitantes do pôrto de Motril e povoações circunvizinhas um enorme melhoramento, pois que não tinham uma linha férrea que desse vaso aos seus transportes.

Simultâneamente foi inaugurada a linha de transportes aérios pelo que tomaram parte na solenidade oito aeroplanos militares que voaram sobre Motril.

Assistiram à inauguração os Ministros da Justiça e do Fomento, o bispo auxiliar de Granada e outras individualidades em destaque.

Efectuou-se um combóio de mercadorias com 300 vagonetas carregadas, que efectuaram um percurso da 34 quilómetros.

Esta linha pode dar saída a 1:000 toneladas de mercadorias por dia, o bastante para desenvolver a rica região de Motril, que já pode fazer chegar os seus produtos aos outros mercados, o que até aqui não podia fazer por falta de meios de transporte.

**Linhos brasileiros.** — Foram aumentadas de 1 1/2 por cento para 2 por cento, as tarifas da Viação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, abrangendo as contribuições pagas pelo público, como sejam preço de transporte de passageiros, encomendas, bagagens, armazenagens, carga e descarga, apenas com exclusão de todas as taxas de carácter eventual.

— Segundo as contas apresentadas ao governo e já aprovadas, pelo Caminho de Ferro de S. Paulo-Rio Grande, relativas ao segundo semestre de 1925, houve um deficit de 1.168:518\$393 réis.

A extensão das linhas é de 1:391,518 quilómetros, sendo 883,206 da linha de Itararé-Uruguay, 463,332 da de S. Francisco a Pôrto União e 44,980 de Serrinha a Nova Restinga.

A linha de Barra Bonita ao Rio Peixe, com a extensão de 76,495 quilómetros, a cargo da mesma empresa, rendeu também no 2.º semestre de 1925 réis 66:113\$042, tendo tido a despesa de 173:626\$020 réis, do que resulta o deficit de 107:513\$617 réis.