

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 953

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

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

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

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Setembro de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

As quedas do Douro internacional, por J. Fernando de Sousa	Pag. 245
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	» 247
Linhas Estrangeiras.	» 248
Uma caçada às gralhas.	» 248
O Caminho de Ferro da Argentina	» 249
As nossas ligações ferroviarias internacionaes de	

Salamanca á fronteira portuguesa, por J. Fernando de Sousa	Pag. 250
Revisão do plano geral da rede ferroviária do país	» 254
União Internacional dos Caminhos de Ferro	» 255
Viagens e Transportes	» 256
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide	» 257
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	» 257
Parte Oficial	» 259
Linhas Estrangeiras.	» 260
Os Caminhos de Ferro da Turquia	» 260

AS QUEDAS DO DOURO INTERNACIONAL

Por J. FERNANDO DE SOUSA

O aproveitamento das fontes de energia de que o país dispõe não pode ser indiferente aos interesses da nossa rede ferroviária, e portanto o seu estudo tem inteiro cabimento nas páginas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Foi acêrca de um mês publicado um decreto que torna obrigatório o consumo de certa percentagem de carvão nacional em todas as indústrias e especialmente nas locomotivas.

Há poucos dias publicou a folha oficial o convénio celebrado com a Espanha e já ratificado pelos dois governos, regulando os aproveitamentos hidro-eléctricos no troço fronteiro do Douro.

Dois assuntos momentosos, duas providências importantes, que demandam ambas apreciação circunstanciada. Começemos pelo convénio luso-espanhol.

Como é sabido, o Douro serve de fronteira em extensão superior a 100 quilómetros entre Paradela e a Barca de Alva. A diferença de nível entre os extremos é de 416 metros. Compreende-se que enorme fonte de energia pode ser o

aproveitamento dessa queda considerável, com um caudal rasoavel do rio.

Dos 78:000 quilómetros da bacia hidrográfica do Douro, cêrca de 60:000 pertencem à Espanha.

Nasce êsse rio na serra de Urbion, atravessa a província de Soria e corre pelo planalto, recebendo o tributo do Piserga e do Esla, além de outros rios menos importantes. Ao trôço internacional afluem em terra espanhola o Tormes e o Huebra ou Yeltes. Depois de receber as águas do vasto planalto de Castela Velha encontra o acidentado rasgão fronteiro, no qual se precipita.

O seu regime é torrencial, oferecendo enormes variações de caudal, que vai de 15 a 20 metros cúbicos por segundo na estiagem, até cêrca de 700 metros cúbicos por ocasião das cheias.

A regularisação do caudal por meio de grandes albufeiras em território espanhol é o meio de obter um caudal mínimo permanente, que assegure uma utilização industrial compensadora de obras dispendiosas que há que fazer.

Essas albufeiras estão projectadas e concedidas em Espanha, sendo uma em Ricobayo no rio Esla, abrangendo o seu afluente Alíste, outra em Villardiegua no Douro espanhol.

A primeira armazenará cerca de 900 milhões de metros cúbicos e a segunda 161 milhões, custando as obras perto de 59 milhões de pesetas. Além dessas projectou-se duas albufeiras, de Curbellino e Argusino, no Tormes, que armazenarão 170 milhões de metros cúbicos.

As quatro obras custarão cerca de 100 milhões de pesetas. Em cada uma delas haverá, junto da base do dique respectivo, uma oficina de produção de corrente eléctrica.

É a regularização assim obtida, que permite elevar o caudal permanente a mais de 150 metros cúbicos.

O tratado de limites de 1864 e o seu anexo n.º 1 de 1866 regularam de um modo generico o uso comum dos rios fronteiriços sobre a base de egualdade de direitos dos dois países ribeirinhos. Não se previa então a importância que assumiriam os aproveitamentos hydraulicos para a produção de energia electrica.

Ha cerca de vinte anos começaram em Espanha os pedidos de concessão, que o respectivo Governo não subordinou no seu andamento ás regras do tratado e que por isso ficaram letra morta para Portugal, tendo surgido divergencias que por vezes deram logar a conflictos.

Em 1910 foi encarregada uma comissão de engenheiros de formular as normas de um acordo complementar que aprovado pelos dois Governos em 1912 e celebrado, como o Anexo de 1866 sobre a base de egualdade de direitos, o que não impediu a continuação de divergencias melindrosas.

Em 1919 foi outra comissão tecnica mixta encarregada de formular as regras complementares do acordo de 1912, não tendo logrado aprovação o seu trabalho, pelo que nova comissão mixta foi chamada em 1920 a continuar as negociações. Foram estas interrompidas ao cabo de poucos meses.

Em quanto a Delegação portuguesa reclamava a egualdade na partilha das aguas, sem distinguir o caudal correspondente á situação actual do que resultaria da regularisação do rio em terra espanhola, a Delegação do paiz visinho entendia que só o primeiro estava sujeito á partilha.

Reivindicava esta ainda a liberdade das concessões, que a Delegação portuguesa pretendia sujeitar sem excepção ao concurso.

Seis anos decorreram após a interrupção das negociações, durante os quaes falleceram dois delegados portugueses, até que appareceu de surpresa o Real Decreto de 23 de Agosto de 1926, concedendo á *Sociedade Hispano-portuguesa* os aproveitamentos nacionaes constituídos principalmente pelas quatro albufeiras acima indicadas e os que no troço internacional correspondessem á parte que á Espanha viesse a pertencer.

Prescrevia-se o reatamento das negociações para a fixação de regras complementares relativas ao aproveitamento do Douro internacional e previa-se, para o caso de se não chegar a acordo ou de se protelarem as negociações além de dois anos, a realização do plano Ugarte pelo desvio das aguas do Douro em territorio espanhol.

Era de prever que seria posta de parte a discussão de principios e de regras geraes, que por dedução se applicassem ao caso particular do Douro. Nesse campo de generalidades seria difficil chegar a acordo. Preferivel era pois — e assim succedeu — estudar o caso concreto do Douro com senso pratico e espirito conciliador no proposito de chegar a uma solução que harmonisasse os interesses de dois países. Foi esse o criterio que presidiu ás negociações.

Presidia á Delegação espanhola D. José de Yanguas Messias, distincto professor de direito internacional na Universidade de Madrid e antigo ministro dos negocios estrangeiros. Faziam parte d'ela os conceituados engenheiros Marquez de Legarda, que fizera parte da Comissão de 1920, D. Luís de Morales, presidente da comissão executiva do conselho de caminhos de ferro e D. Carlos de Santa Maria Garcia, vogal do conselho de obras publicas e inspector dos serviços hydraulicos.

Á delegação portuguesa presidia o Sr. Dr. Gonçalves Teixeira, jurisconsulto, director geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, com a categoria de embaixador e compunham-na os engenheiros Fernandode Sousa, Lopes Galvão e Poile da Costa, que pertencera á comissão de 1920.

Presidiu o Sr. Dr. Gonçalves Teixeira com superior critério aos trabalhos da comissão, que

queza, lealdade e espírito conciliador; chegou-se por isso a uma solução prática, equitativa e satisfatória

Renunciando-se à discussão de princípios, em que havia divergências grandes, procuraram-se soluções aceitáveis para o caso concreto do Douro atentamente examinado.

A divisão da energia podia-se fazer, atribuindo metade do caudal do Douro internacional a cada país, ou dividindo a queda em partes equivalentes, em que cada uma das quais o país a que fôsse atribuída aproveitaria livremente todo o caudal.

Foi êsse o plano adoptado, distribuindo-se a Portugal a zona superior, de Paradela à embocadura de Tormes, onde é possível estabelecer albufeiras sucessivas com a respectiva oficina em território português. À Espanha atribuiu-se a zona inferior, do Tormes ao extremo inferior do Douro internacional, cuja orografia e constituição geológica se opõem à multiplicação das albufeiras e exigem longos canais e a concentração do aproveitamento em grandes oficinas.

Como a queda era de 416 metros e a zona portuguesa cabiam apenas 191 metros, conferiu-se a Portugal a faculdade de aproveitar para o rego da primeira albufeira com o dique no Douro nacional os 17 metros de queda até à embocadura do Huebra, ficando pois 203 metros a cada país.

É certo que na zona espanhola há a mais o caudal de Tormes, insignificante porém, enquanto se não construa as respectivas albufeiras reguladoras de Gaberllino e Arguzino. Demais, nos 17 metros finais nós utilizamos também as águas do Tormes. Aproveitamos pois todos os benefícios da regularização sem ter a mínima participação no enorme encargo que dela resulta para a Espanha.

Alem d'isso ficou estatuido que as obras respectivas comecem pela grande albufeira de Ricobayo no Esla, que melhora desde logo consideravelmente o caudal, valorizando a nossa zona.

Obteve se o compromisso de que nenhum desvio de aguas se faria abaixo do nivel superior das albufeiras de Ricobayo e Villardiegua, o que afasta de vez a ameaça do plano Ugarte.

Estabeleceu-se a regra de que a energia seria consumida no paiz em que se produzisse, sem haver exportação, salvo convenção especial para cada caso concreto.

Previo-se a criação de uma comissão inter-

nacional para a aplicação do convenio attribuindo-se-lhe largas funções minuciosamente reguladas, num pé de inteira egualdade entre os dois países.

Reconheceu-se a cada um a liberdade das concessões na sua zona em harmonia com as suas leis internas e orientaram-se as relações para uma util cooperação que não afecte a independencia reciproca. Estatuiu-se a forma pratica de arbitragem para resolução das divergencias emergentes da aplicação do convenio.

Firmado este projecto pela Comissão em 9 de Agosto após tres semanas de trabalho exaustivo, os dois Governos deram poderes aos presidentes das respectivas Delegações para firmarem o Convenio, que foi logo ratificado e publicado nas folhas officiaes.

Resta agora dar Portugal a concessão na sua zona para se entrar na fase das realisações.

O Convenio é um instrumento diplomatico notavel, em que a critica não encontrou materia para censuras, embora ainda antes de feito fôsse objecto de caluniosas insinuações por parte das paixões e odios politicos, alheios a qualquer especie de escrupulo.

Em Espanha foi já apresentado o projecto definitivo da grande albufeira reguladora de Ricobayo, que vai ser executado. Qualquer obra que se empreenda na nossa zona aproveitará, pois, o caudal regularizado do Douro. E sem falar nessa considerável massa de energia que se poderá obter, há ainda que ter em conta a melhora das condições da navegação do Douro que vamos usufruir gratuitamente.

Grande serviço acaba, pois, de prestar o Governo ao país pela favorável e equitativa resolução de um pleito irritante que se arrastava há vinte anos.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

DIRECÇÃO GERAL

Concurso para admissão de praticantes d'escritório dos Serviços Centrais

Até 5 de Setembro p. f.º está aberto Concurso para admissão de praticantes d'escritório dos Serviços Centrais, desta Companhia

O programa do Concurso e demais condições estão patentes na Secretaria da Direcção Geral (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das 10 às 13 e de 14,30 às 16,30 horas, para os candidatos de Lisboa.

Para os candidatos de fóra de Lisboa dão-se todos os esclarecimentos por correspondencia.

Lisboa, 18 de Agosto de 1927

O Director Geral da Companhia
(a) *F. de Mesquita*

Linhas Estrangeiras

Linhas brasileiras. — O governo de S. Paulo aprovou as novas bases das tarifas dos caminhos de ferro de S. Paulo Railway.

— Os caminhos de ferro da Central do Brasil renderam em 1926 a importância de 141.113:446\$859.

Dessa importância 9.453:642\$890 foram destinados a constituir o fundo de garantia para as obrigações ferroviárias.

A despesa do seu custeio elevou-se à quantia de 167.409:456\$652, havendo, portanto, um *deficit* de réis 25.296:009\$793.

— Com a inauguração dos novos trechos de linhas, efectuada no ano passado, a quilometragem das linhas férreas em exploração dentro do Estado de Minas Gerais, em 31 de Julho de 1926, elevou-se a 7:732,972 quilómetros, assim divididos pelas diversas linhas.

E. F. Oeste de Minas, 2:096,953 quilómetros; E. F. Central do Brasil, 1:769,930; E. F. Leopoldina, 1:151,591; Rede de Viação Sul-Mineira, 1.044,909; E. F. Mogyana, 657,861; E. F. Baía e Minas, 369 quilómetros; E. F. Vitória a Minas, 310,985; E. F. Paracatú, 154,000; E. F. Goyaz, 52,410; E. F. S. Paulo e Minas, 31,000; E. F. Machadense, 26,000; Companhia Viação Trespontana,

21,800; Companhia Industrial e Exportadora, 17,600; Companhia Electrometallúrgica Brasileira, 13,733; E. F. Lima Júnior, 6,400; E. F. Morro Velho, 8,800. Total: 7.732,972 quilómetros.

Em 1925 essa quilometragem era de 4:274,084 quilómetros, tendo havido, portanto, um aumento de 458,888 quilómetros, correspondente a 6,30 por cento.

— A receita da viação férrea do Rio Grande do Sul no 2.º semestre de 1926, atingiu 25.562:690\$330, tendo-se a despesa elevado a 25.495:523\$470. Houve, portanto, um saldo de 67:166\$60.

A despesa no primeiro semestre atingira a réis 29.895:579\$060 que, junta à do segundo, deu um total de 55.391:102\$530.

Desta maneira o *deficit* ficou reduzido a réis 3.775:745\$720.

Linhas venezuelanas. — A receita total dos caminhos de ferro dos Estados Unidos de Venezuela, segundo os dados oficiais, foi em 1926 de 21.646:877 bolívares contra 20.473:809 no ano anterior, somando as despesas totais 15.574:784 bolívares. o que representa um lucro de 8.072:113 bolívares.

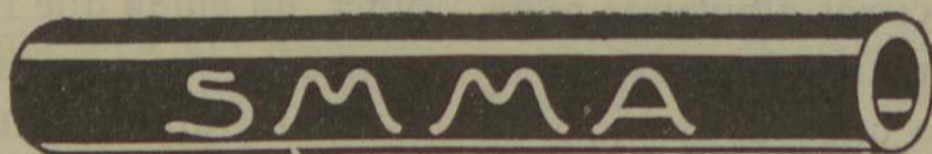
Daquella receita correspondem: 4.883:617 bolívares ao grande Caminho de Ferro de Venezuela; 4.158:664 ao de Guaira a Caracol; 3.157:889 ao de Tachira; 1.408:903 ao de Bolivar; 1.948:921 ao de Ceiba; 1.670:792, ao de Puerto Cabelo a Valência; 1.460:897, ao Central de Venezuela; 952:544 ao de Santa Barbara a El Vigia; 376:605 ao The Macuto Coast Line Railway; 340:823 ao de Carenero; 208:993 ao de Guanta a Naricual e 78:146 ao de Coro a La Vela.

A importância de bilhetes vendidos elevou-se a 2.474:411 bolívares. A tonelage de mercadorias transportada atingiu 529:031 toneladas.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

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

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

Uma caçada às gralhas

Para as gralhas, animais daninhos que numa página fazem tanto prejuizo como os pardais numa seára, não ha defezo; todo o tempo é próprio para lhe dar caça, e porisso não admira que um amigo nosso se desse ao prazer de nos presentear com meia dúzia de exemplares que caçou nas páginas da *Gazeta* de 16 do mês passado, e que por serem de respeito, merecem que aqui se registem com as costumadas desculpas ao leitor que inteligentemente, decerto as matou ao passar por elas.

Na página 233, na notícia sob o epigrafe *A duração dos carris de aço*, no terceiro período, onde se lê *mil combóios* deve lêr-se *cem mil*... para a gente não ter de descrever da aritmética.

Na página 234, no primeiro período da notícia sobre o *Transporte de bagagens a domicílio*, diz-se primeiro que *tem tido* para mais adiante se dizer que *não tem tido*... E' evidente que o *não tem tido* é que vale.

Na página 236, 2.º periodo, diz-se que Mr Leverve é secretário de C. U. F., quando o é da U. I. C., isto é da União Internacional de Caminhos de Ferro, e não da Companhia União Fabril que para o caso não mete prego nem estopa.

E finalmente, na página 239, na primeira linha da primeira coluna, encontramos umas rampas de nada menos que 22,8 *quilómetros*, que como é fácil de calcular, nunca foram além de 22,8 *milímetros*.

O leitor que já tem calos na paciência, certamente as viu, sorriu e... ficou silencioso, como a lágrima de Junqueiro.

Ora pois, paciência e mais paciência.

O caminho de ferro da Argentina

A rede ferroviária argentina tomou um grande impulso nos últimos tempos com a abertura de novas linhas e ramais construídos uns pelo Estado e outros por empresas particulares.

No ano passado foram incorporadas as seguintes secções dos diversos caminhos de ferro de jurisdição nacional: nos Caminhos de Ferro do Estado, o ramal de Pristina a Lilo Viejo, com a extensão de 47 quilómetros e uma secção de 23 quilómetros da linha de S. Juan a Jacloal; no Caminho de Ferro Central de Córdoba, o ramal de Arcadia a Gastona, com 9 quilómetros de extensão; no Caminho de Ferro do Sul, os ramais de San Jacinto a La Providencia e ao Cerro Aguila, com a extensão de 7 e 5 quilómetros, respectivamente; no Caminho de Ferro do Grande Oeste Argentino, os ramais de Espejo à Costa Araujo, com 55 quilómetros, e o prolongamento do ramal a Vila Atuel, de 12 quilómetros. Com estas incorporações, incluindo as linhas de caractel provincial e secundárias, a extensão dos caminhos de ferro argentinos no fim de 1926 era de 38.231 quilómetros.

O aumento do tráfego no ano passado melhorou sensivelmente a situação financeira dos caminhos de ferro.

Segundo a mensagem do Presidente Alvear ao parlamento, por ocasião da abertura dêste, de que o Boletim de Obras Públicas daquele país publica a parte relativa à sua especialidade, as receitas subiram 4,4 % sobre as de 1925, e as despesas 3 %.

Em 1926 foram transportados mais cinco milhões de passageiros de que em 1925, e as mercadorias atingiram quarenta e cinco milhões e meio de toneladas, ou seja quasi dois milhões mais que no ano anterior.

Os Caminhos de Ferro do Estado tiveram um saldo positivo de 49.411,70 dolares.

Com excepção da linha de Comodoro Ridavia que teve uma pequena baixa nas receitas de exploração, todas as demais apresentaram aumento.

A construção de novas linhas na rede do Estado não teve grande desenvolvimento, devido a falta de recursos no princípio do ano, o que foi remediado depois com a inclusão no orçamento as verbas necessárias, trabalhando-se hoje activamente na construção das linhas de Embarcação a Jucuiba, de Metan a Barranqueras, de Antilla a Rosario de la Frontera, Federal de Curuzú Cuatiá que já está toda assente, faltando concluir alguns edificios, e as de Federal a Concordia, de Arrojo a Pescado e de Patagones a Santo António, que tem como principal obra de arte uma ponte sobre o rio Negro, no território dêste nome e que tem a extensão de 269,80 metros, e consta de dois tramos fixos de 85 metros cada um.

Com a construção desta ponte, unindo Carmen da Patagónia a Viedma, a via férrea do Estado que se

prolonga até Bariloche, no lago Nahuel Huapi, ficará ligada com a rede ferroviária do sul, e, assim, a Patagónia em comunicação rápida com Buenos Aires.

Quere isto dizer que a região dos lagos da cordilheira andina e essa parte da Patagónia, graças à referida ponte sobre o rio Negro, ficarão ligadas a Constituição em viagem directa. Desta linha tronco partirão vários ramais penetrando os Territórios do Sul, ramais êsses já em estudos de campo e que breve serão construídos, procurando-se, assim, ligar as diferentes regiões patagónicas à capital da República.

Ressaltam à primeira vista os enormes benefícios da construção desta ponte e destas vias-férreas. Esses bene-

fícios são, sobretudo, de ordem económica, podendo afirmar-se que essa obra ferroviária será de uma contribuição incalculável para o progresso do país. O tráfego de mercadorias nessas regiões experimentará uma notável intensificação, não só devido à rapidez do transporte, como pela redução das despesas. As lãs dessas ricas regiões do sul terão uma fácil saída para o mercado de Buenos Aires, o mesmo podendo dizer-se do gado, pois trata-se de territórios riquíssimos onde a industria pastoril aguarda apenas fácil escoadouro. Pode-se fazer a viagem de um comboio de gado em 30 horas, o que actualmente representa 15 a 20 dias.

Mas não é só o gado e as lãs que são visados; as zonas do rio Negro (parte sul extremo) e da Patagónia são fertilíssimas na produção de trigo.

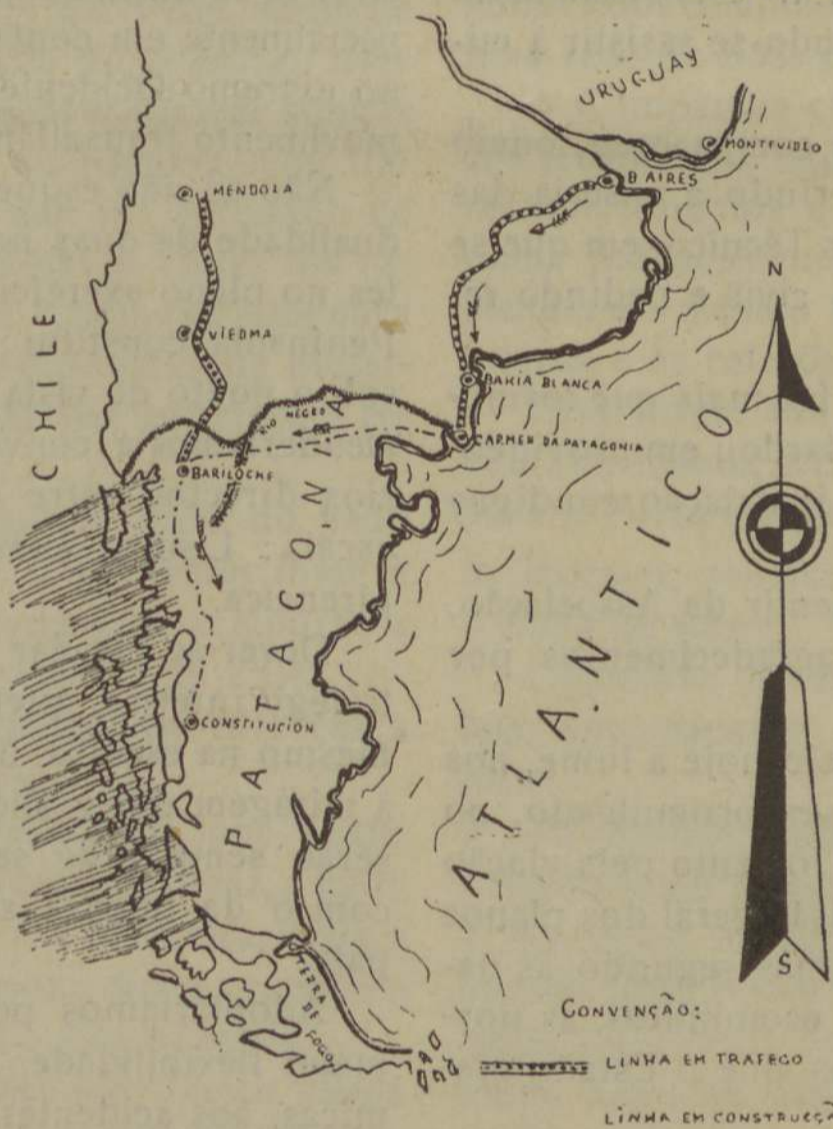
Assim, dentro em pouco, com esta rede ferroviária de penetração, a Argentina terá triplicada a sua produção em trigo, lãs e carne. Ha ainda ricas regiões mineralógicas (ferro, principalmente) que ficam servidos por alguns dos ramais em estudo.

Com a ligação destas linhas e das que estão em construção receberá um enorme impulso o turismo na região dos lagos andinos, de cujas belezas se fazem constantes referências. O ponto terminal das linhas férreas do Estado é S. Carlos de Bariloche, pequena cidade situada na margem do lindo lago Nahuel Huapi.

Os turistas poderão fazer a viagem de Buenos Aires a Bariloche (1.735 quilómetros) em um tempo não excedente a 30 horas. Todos os inconvenientes que tornam incomoda a viagem, com o transbordo em Carmen de Patagónia e o cruzamento do rio Negro, terão desaparecido.

A estação terminal de Caminhos de Ferro do Sul, em Carmen de Patagónia, está a seis quilómetros da margem do rio, mas está já projectado um ramal para cobrir essa distância.

E assim a Argentina ataca praticamente o aproveitamento dos ricos territórios do extremo sul do país numa exploração intensiva dessas regiões, verdadeiros celeiros e incalculáveis riquezas.



Linhas férreas Argentinas

As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca á fronteira portuguesa

Conferencia feita na Associação dos Engenheiros Civis em 11 de Junho de 1927

Por J. FERNANDO DE SOUSA

Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comércio:

PELA segunda vez honra V. Ex.^a esta Associação com a sua presença, dignando-se assistir à minha conferência.

Na primeira sessão em que compareceu, ouviu V. Ex.^a atento os oradores, referindo a miséria das instalações do Instituto Superior Técnico, em que se formam os nossos engenheiros civis e pedindo remédio para tão vergonhoso mal.

V. Ex.^a nada prometeu, mas fez mais que formular animadoras promessas; não tardou em providenciar eficazmente para que uma instalação condigna se effectue.

Interpreto seguramente o sentir da Associação, rendendo a V. Ex.^a calorosos agradecimentos por êsse acto governativo.

Por uma feliz coincidência veio hoje a lume, nos jornais, um diploma que vai ser promulgado, no qual se traça um vasto plano de fomento pela viação acelerada, prescrevendo-se a revisão geral dos planos das redes, o agrupamento de linhas segundo as naturais afinidades geográficas e económicas, as normas das concessões e os auxílios que o Estado oferece à iniciativa privada.

Vai V. Ex.^a tornar lei do país êsse notável diploma após longa preparação e crítica. Bem haja por isso.

Ao Sr. Presidente agradeço muito penhorado os termos amáveis e excessivos da sua apresentação.

* * *

Meus caros consócios.

Suponham por momentos que não tinha o nosso país acompanhado a obra mundial do estabelecimento e comunicações por uma rede ferroviária e que, acordando, ao cabo de quasi um século do seu letargo, resolvia sair do isolamento e atrazo em que se encontrava e exercer um esforço hercúleo, criando de um jacto o sistema dos seus caminhos de ferro.

A que critério obedeceria o delineamento dêstes?

Um duplo objectivo teriam em vista os estadistas que os escolhessem e os técnicos que os traçassem: facilitar a circulação de pessoas e mercadorias no interior do país, de modo que entre os centros de produção e os de consumo se barateassem e acelerassem os transportes, tornando rápidas e comodas as relações das diversas regiões, principalmente com os

principais portos e empórios comerciais e com os centros da vida administrativa; servir o melhor possível as múltiplas relações internacionais, tendo especialmente em conta a situação privilegiada do país no extremo Ocidente, de modo que a êle afluísse o movimento transatlântico de ou para a Europa central.

Não só não esqueceríamos que sob a irreductível dualidade de duas nações autónomas e independentes no pleno exercício das respectivas soberanias, a Península constitui uma unidade interessantíssima sob o ponto de vista do turismo internacional, como atenderíamos a conveniência de estabelecer itinerários directos entre os nossos principais portos de escala: Lisboa, Leixões e Lagos e a Europa transpirenaica.

Dever-se hia dar a primazia às conveniências do tráfego interno, quer no delineamento da rede, quer mesmo na escolha do tipo de via, sem as sacrificar à miragem das grandes correntes internacionais, que serão sempre de secundário interesse comparado com o da intensa actividade económica interna do país.

Adoptariamos pois a via europeia de 1^m,44, de maior flexibilidade, adaptavel em condições económicas, aos accidentes de terreno das regiões montanhosas do país, o que poderia assegurar a uniformidade de toda a rede sem baldeações e facilitaria sobremodo as aquisições de material circulante. No dia em que através da Espanha uma linha de 1^m,44 se ligasse com a rede francesa, teríamos assegurada a circulação ininterrupta de carruagens e vagões.

Traçar-se hiam as linhas principais que irradiassem de Lisboa e Porto, delineadas com a possível larguesa de condições técnicas, constituindo as artérias da nossa rede e ligando-se com a espanhola em determinados pontos. As grandes malhas seriam subdivididas pelas linhas regionais, da mesma ou diversa largura de via, construídas em condições económicas.

De Lisboa partiriam para o norte duas linhas. Uma acompanharia o Tejo até o Entroncamento, seguindo por Tomar e Coimbra para o Porto, com bifurcações no Entroncamento para a Beira Baixa e Madrid e em Coimbra ou proximidades por Arganil, Ceia, Gouveia e Guarda em demanda da fronteira de Ciudad Rodrigo. A outra corresponderia sensivelmente à actual linha de Oeste, indo, porém, en-

troncar na primeira em Pombal e dando o ramal para Cintra.

Seriam as duas ligadas por três transversais: do Carregado por Alemquer a Dois Portos, de Santarém às Caldas e Peniche, de Tomar a Leiria.

Do Pôrto saíam duas linhas principais: uma com o traçado actual da do Minho e um ramal para Braga, indo ligar-se em Tuy com a rede espanhola e outra pelo vale do Douro, rigorosamente marginal desde o Pôrto, ligando-se por Lamego e Moimenta com a da Beira Alta em Vila Franca das Naves.

Não entrarei em pormenores, para não alongar demasiado a conferência, acêrca das linhas secundárias que a essas artérias principais deveriam afluir.

Ocupemo-nos agora da região do Sul.

Em Lisboa derivaria da linha do Norte mediante uma ponte dos Grilos ao espigão do Montijo, uma linha que por Aldegalega, Setúbal e Alcácer subisse o vale do Sado e fôsse entrar no Algarve com traçado sensivelmente igual ao que foi adoptado de Garvão a Faro e Vila Real, dando em Tunes um ramal para Lagos. Uma linha de Lagos por Odemira a Amoreiras e outra na serra do Algarve de Messines por La Mar a Tavira, facilitariam as relações regionais.

Perto de Aldegalega derivaria da linha do Sado outra que, por Vendas Novas e Montemor fôsse a Évora, prolongando-se por Reguengos e Mourão a entestar na linha espanhola que viesse de Zafra.

De Alcácer saíria uma transversal em direcção a Évora, Estremoz, Elvas e Badajoz.

De Évora iria para o sul uma linha por Viana, Cuba, Beja, Castro Verde, Almodáver, S. Braz, a Faro.

Uma transversal de Sines por Ferreira, Beja e Serpa iria à fronteira ligar-se com a linha espanhola que porventura viesse de Sevilha por Aracena.

Outra viria da linha do Sado por Castro Verde à parte navegável do Guadiana a juzante de Mértola.

Das proximidades da ponte do Montijo sairia ainda outra linha, que pela Quinta Neva em frente de Coruche, Mora e Avis fôsse a Portalegre, seguindo por Castelo de Vide e Nisa entroncar na da Beira Baixa.

Finalmente, derivar-se-hia de Vila Viçosa a linha de Guadiana pelo Alandroal, Redondo, Reguengos, Moura e Pias ao Pomarão entestar no extremo do troço navegável do rio.

Todas as relações ficariam convenientemente asseguradas, como se vê no mapa em que tracei essa rede imaginada em conjunção com o que se construiu.

Abandonemos, porém, o campo das ficções para descermos ao da realidade histórica. Vejamos, em vez do que conviria ter feito, o que de facto se fez, pondo em relevo o critério a que se obedeceu.

* * *

Esbocei em traços largos, em conferências anteriores, a história da constituição da nossa rede. Se-

ja-me lícito recordar-lhe os tópicos para melhor esclarecimento do tema que me proponho versar.

Foi em 1844 que um inglês de origem portuguesa, Benjamim de Oliveira, propoz a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Pôrto. Seria a artéria mais importante da viação acelerada.

A ideia foi mal acolhida por se supor que a via marítima suplantaria a via ferrea. Desde logo surgiu de preferência o alvitre de uma ligação com a vizinha Espanha.

Constituiu-se então a Companhia das Obras Públicas de Portugal. Promulgou-se em 1845 a lei que a encarregava de várias obras, entre as quais figurava a linha de Lisboa à fronteira.

Havia o maior scepticismo acêrca da função económica dos caminhos de ferro, julgando-se suficiente uma rede de boas estradas.

A Companhia chamou para dirigir os seus serviços técnicos, o engenheiro belga Dupré, que fez os reconhecimentos e estudos do caminho de ferro, e numa judiciosa memória afirmou a necessidade de atender ao mesmo tempo às exigências da circulação interna e às relações internacionais.

Essa dupla função levou-o a propor um trôço comum, Lisboa e Entroncamento, que ali bifurcasse para o Pôrto e para Leste em demanda da fronteira de Badajoz, sensivelmente à directriz adoptada para o linha de Leste.

Dominava os espíritos a miragem do intenso tráfego internacional a partir de Lisboa, *cais da Europa*.

Na *Revista Económica*, órgão da Companhia, a propósito do projecto e trôço do Cais dos Soldados a Santarém capitulava-se êsse trôço de *início da grande linha vertebral dos caminhos de ferro da Europa*, de Lisboa por Madrid, Bordeus, Paris, Bruxelas, Colónia, Berlim, Dantzig e Kœnisberg, com 3:420 quilómetros.

Nem mais nem menos.

Os escritos do tempo mostram bem essa primazia dada à ligação internacional por caminhos de ferro. E como a Espanha procurava construir o chamado *Caminho de Ferro do Centro*, que vinha a Badajoz para êsse ponto de ligação se orientou o estudo.

Após as vicissitudes políticas de 1846 a 1851 resurgiu a mesma preocupação predominante da construção da linha de Lisboa a Badajoz, concedida em 1852 à *Companhia Central Peninsular*, nome que traduz essa preocupação.

No mesmo ano se decretou a construção da linha do Norte, do Entroncamento ao Pôrto.

O contrato de 11 de Maio de 1853, aprovado por lei de 18 de Agosto, é o primeiro marco miliário da nossa legislação de caminhos de ferro, áparte as tentativas de 1845.

Adoptámos a via de 1^m,44, apesar de ser de 1^m,67 a da Espanha, e assim a construímos até Santarém e do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal.

Ocorreram sucessivamente as vicissitudes da vida

atribulada da companhia em conflito com o seu empreiteiro, a construção directa pelo Estado, a rescisão do contrato, o contrato Morton Petto para a linha do Norte logo malogrado e finalmente o de 14 de Setembro de 1859 com D. José de Salamanca, assegurando a construção das linhas do Norte e Leste com a via espanhola a 1^m,67.

Nesse período de transição estiveram encarregados dos estudos, primeiro o engenheiro inglês Rumball, que na idéa de encurtar a linha internacional atravessava o Tejo com uma ponte no Carregado, e o francês Wattier, ao qual se deve o traçado das linhas do Leste e Norte sensivelmente igual ao que na construção se adoptou, áparte a passagem da primeira por Elvas.

Wattier começou por se inclinar à directriz do vale do Tejo para Madrid, mas teve de se subordinar à adoptada em Espanha por Badajoz.

Veio depois o contrato de 1860, do prolongamento da linha do Sul, de Vendas Novas para Évora e Beja, a que se seguiu o resgate da concessão das do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal, que havia sido feita em 1854, tendo-se realizado a construção com a via de 1^m,44.

Celebraram-se finalmente os contratos de 1864 e 1865, mandando prolongar a linha de Évora até o Crato e a de Beja até à fronteira na direcção de Serpa, com a mira na ligação com Huelva e até Faro. Entregou-se à Companhia a linha do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal, cuja via seria por ela alargada.

Em 1868 celebrou-se o acôrdo internacional para a passagem da fronteira em Paymogo.

Logo no início dos estudos de caminhos de ferro o Conselho das obras públicas e minas emitiu em 19 de Janeiro de 1854 um notável parecer justificativo do plano geral de construções, proposto pelo mesmo Conselho! Perfilhavam-se nele as linhas do Norte e Leste já decretadas e alvitavam-se três futuras ramificações das mesmas: ao Norte do Douro a linha do Pôrto à Régua; ao Norte do Mondego o caminho de ferro através da Beira até à fronteira, pelas imediações de Almeida em direcção a Salamanca; ao Sul do Tejo, de Estremoz por Évora com dois ramais, um para Alcácer e o outro para o Guadiana, junto de Mértola.

Assim se alvitra pela primeira vez a grande linha internacional pela Beira Alta. Vinte anos decorreram, até que se providenciou para a sua construção após minuciosos estudos. Em 1874 e 1875 foram para êsse efeito apresentadas propostas que deram lugar à lei de 26 de Janeiro de 1876 mandando abrir concurso para a concessão da linha, partindo de Coimbra ou das proximidades.

Um decreto de 11 de Setembro do mesmo ano mandou abrir novo concurso. Já estava então aprovado o projecto, com a origem da linha na Pampilhosa, depois de vários estudos feitos pelos engenheiros Sousa Brandão, Combelles, Boaventura e Eça, dos quais resultou a preferência dada àquele ponto de partida e à

descida de Vila Franca das Naves para o Côa pela Guarda e pelo vale do Noemi.

A mesma lei de 1876 mandou abrir concurso para a linha da Beira Baixa de Abrantes à fronteira na direcção a Malpartida, a fim de restabelecer a directriz pelo vale do Tejo, que primitivamente fôra alvitada para a ligação de Lisboa com Madrid por Talavera, em vez da que se estabeleceu por Badajoz a Ciudad Acal, muito mais longa.

Em 29 de Janeiro dêsse ano apresentara Sousa Brandão o projecto da linha, saindo de Abrantes pela margem direita do Tejo e pelo vale do Pousal à fronteira, transposta em Monfortinho com 143 quilómetros, dando-lhe preferência sôbre a directriz, então alvitada, que saísse do Alto do Padrão na linha de Leste para as proximidades de Niza, descendo para o Pousal com grande alongamento e perfil acidentado.

A distância de Lisboa a Madrid ficaria reduzida a 603 quilómetros em vez dos 799 por Badajoz.

Aquella directriz havia, com efeito, quem preferisse a que saindo da linha de Leste, fôsse por Póvoa de Meadas a Cacéres. Em 1876 a Fiscalisação do Govêrno incitou a Companhia Real a pedir a concessão do ramal de Cacéres para chamar às suas linhas o tráfego daquela província espanhola, especialmente as fosforitas, sendo a linha prolongada a Malpartida a ligar com a de Madrid a essa cidade. Pensou-se, como já referi, em fazer sair dêsse ramal a linha da Beira Baixa. Sousa Brandão era, pelo contrário, de opinião de que o ramal de Cacéres devia sair daquela linha, subordinára ao traçado que estudara, bifurcando dela nas proximidades de Vila Velha de Ródam.

Prevaleceu afinal o traçado, saindo da Tôrre das Vargens, bem como o da Beira Beira a partir de Abrantes pela margem direita do Tejo, inclinando-se para a Covilhã e Guarda, em vez de ir a Monfortinho em direcção a Malpartida, embora essa ligação internacional estivesse acordada e a sua construção autorizada por lei.

O decreto de 19 de Abril de 1877 concedeu, com efeito, o ramal de Cacéres, saindo da Tôrre das Vargens, o que reduzia a 681 quilómetros a distância de Lisboa a Madrid.

Anos antes, em seguida a vários estudos, a lei de 2 de Julho de 1867 mandou construir e explorar, por conta do Estado, duas linhas férreas de via larga, saindo da cidade do Pôrto e seguindo uma por Braga e Viana à fronteira da Galiza e a outra pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel até o Pinhão.

O decreto de 14 de Junho de 1872 mandou que se usasse desde logo da outorização concedida pela lei de 1867. Por esta forma se estatuiu a ligação internacional com a Galiza, que só se concluiu em 1896 e se abriu ao mesmo tempo caminho à da Barca de Alva.

Assim pois, em 1877, existia unicamente a ligação internacional por Badajoz e estavam previstas ou autorizadas por lei a de Paymogo na linha de Sueste em

direcção a Huelva, a de Valência de Alcântara no ramal de Cáceres, tornada efectiva em 1880, a da Beira Baixa em Monfortinho, a da Beira Alta em Vilar Formoso e a do Minho em Valença. As três últimas ficariam sendo as mais importantes, assegurando os itinerários mais directos, respectivamente, para Madrid, França e Galiza.

Importa recordar nesta altura as negociações havidas com o país vizinho.

Em 1864 pensou o governo espanhol em delinear o plano geral da sua rede ferroviária. Foi encarregada do estudo das ligações com Portugal uma comissão constituída pelos engenheiros portugueses Sousa Brandão e Mousinho de Albuquerque e pelos espanhóis Gomez Roldan e D. Eusebio Page.

Em 1875 criou o governo espanhol uma comissão especialmente encarregada de fixar os pontos de ligação nas fronteiras.

Foram por ela indicadas no seu parecer a ligação com Sevilha por Huelva, a de Badajoz já realizada, a de Madrid por Talavera à fronteira, a de Ledesma por Vitiguduro e Fregeneda a Portugal, a de Tuy a Valença.

Não figurava na lista a da Beira Alta.

A acta de 1868, relativa à passagem em Paymogo, foi aprovada por Real Ordem de 2 de Março de 1869.

A linha de Malpartida a Monfortinho foi aprovada em Espanha por lei de 20 de Março de 1870. O ponto de passagem na fronteira fora fixado por acta de 10 do mesmo mês e ano, tendo sido delegados de Portugal Sousa Brandão, Arlincourt Braga e Bandeira Coelho. A Espanha era representada pelos engenheiros Peralta e D. Eusebio Page.

A lei espanhola de 8 de Julho de 1876 concedeu a linha de Cáceres à fronteira, tendo por complemento a de Cáceres a Malpartida, concedida pela Real Ordem de 26 do mesmo mês.

O parecer de 1864 considerava muito importante a linha de Salamanca ao Porto pelo Douro, de preferência à ligação por Almeida. D. Eusebio Page declara que o desenvolvimento das soluções portuguesas determinaria em Espanha a prioridade de uma das duas linhas.

Acordaram em 1876 na ligação de Vilar Formoso. Eça, Braga e Coelho por parte de Portugal e Grimaldi e Page pela da Espanha.

A Comissão pensou numa ligação por Chaves, deixando-a, porém, para a rede dos caminhos de ferro económicos.

Em 1876 mandou o governo hespanhol elaborar dois ante-projectos, um de Salamanca e outro de Zamora em direcção a Portugal.

Anteriormente, em 1867, a Comissão dera a preferência à linha por Fregeneda, supondo que a da Andaluzia à Galiza passasse por Ledesma. Não passando, seria em Salamanca o entroncamento da linha para Zamora, como afinal succedeu.

A ligação com Portugal em direcção a Almeida, era julgada menos importante, como já referimos, que

a de Fregeneda por se duvidar da construção da linha da Beira Alta em Portugal. No caso de se construir entendia a comissão que a linha se devia aproximar de Ciudad Rodrigo.

A passagem da linha do Douro por Zamora daria lugar a grande alongamento.

Em 1875 assentou-se na passagem por Vilar Formoso, ficando por decidir a ligação de Barca de Alva.

Em 1876 Page e Peralta formulavam as seguintes conclusões:

1.º As linhas internacionais de ligação do norte de Portugal com as Castelas, devem passar por Salamanca;

2.º A linha de Zamora a Fregeneda deve ser posta de parte;

3.º O estudo a Vilar Formoso é urgente;

4.º Para a linha por Fregeneda deve haver acôrdo prévio com os engenheiros portugueses adoptando-se um trôço comum à parte da linha;

5.º A linha directa de Salamanca a Zamora deve formar o prolongamento da linha betico-estremenha.

* * *

Vejamos agora rapidamente as fazes por que passou o estudo da rede pela nossa Associação em 1876-1877 e os resultados a que se chegou acêrca das ligações internacionais.

De 1876 a 1878 teve, com efeito, a Associação, largo período de actividade, durante o qual foi estudado detidamente o plano geral de caminhos de ferro. Nas revistas de 1878 a 1881, especialmente na de 1879, encontram-se relatórios de comissões, memórias de sócios eminentes e actas de sessões, que mostram o cuidado e competência com que foi encarado o problema. Começou essa discussão memorável em 1876.

Em 5 de Fevereiro dêsse ano foi eleita uma comissão composta dos engenheiros Lecoq, Espregueira, Cohen, Pedro Inácio Lopes e Pimentel para preparar a base da discussão.

Esse relatório de 30 de Abril considera a linha principal a de Lisboa pelo Entroncamento ao Porto e Valença, com as seguintes bifurcações:

1.º de Ermezinde ao Pinhão, prolongando-se á fronteira;

2.º A linha da Beira Alta, a principal arteria internacional;

3.º A do Entroncamento a Badajoz;

4.º A de Ponte de Sôr, Pova de Meadas e Cáceres, dando a bifurcação para a Beira Baixa;

5.º De Bragança ao Pocinho, Vila Franca, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, a entroncar na linha de Monfortinho.

Alvitrava em seguida a Comissão diversas linhas secundarias.

Foi a linha da Beira Baixa uma das que mais acalorada discussão prolongou.

Um anno depois, em sessão de 3 de Maio de 1877, a Comissão a que foram agregados os socios Mendes Guerreiro e Valadas, apresentou segundo parecer aco-

modado aos resultados da discussão. Foi esta precedida de um notabilissimo parecer de Souza Brandão, o nosso mais abalizado engenheiro na escolha de directrizes de caminhos de ferro. Nele se preconizava o traçado da Beira Baixa de Abrantes a Monfortinho.

A Comissão aceitou essa directriz, mostrando por rem manifesta inclinação pela sua origem na linha de Caceres da qual bifurcaria. Para a do Douro preconizava o prolongamento até á Barca de Alva.

Em 14 de Abril de 1877 Meudes Guerreiro apresentou um desenvolvido *esboço da rede geral de caminhos de ferro*, trabalho de alto valor, em que ainda hoje se encontram indicações que importa utilizar.

Proclama a necessidade de um plano geral.

O não determinar previamente a rede geral de caminhos de ferro pode dar lugar a uma especulação avida e imprevidente, que vae fazer victimas em individuos incautos e muitas vezes ignorantes, que comprometem a sua fortuna, muitas vezes ganha real a real.

Divide o paiz em trez secções: Norte, Centro e Sul.

Aconselha a linha do Tua por Mirandela a Zamora como prologamento da do Douro, condenando o prolongamento á Barca Alva.

Quer a ligação do Douro com a Beira Alta pelo vale do Tavora para ligar o Porto com Salamanca e defende o traçado mais directo de Vila Franca das Naves á fronteira.

Quanto á linha da Beira Baixa, preconisa a sua saída, como ramal da Covilhã da de Valencia de Alcantara.

Em 4 de Agosto de 1877 a Comissão, depois da discussão do segundo parecer, apresentou terceiro e ultimo em que a linha do Douro era levada como linha de primeira ordem tão sómente até o Tua, devendo ir, a partir d'esse ponto, a Mirandela e atravessar a provincia até Alcainces em direcção a Zamora.

Perfilhava a linha de Caceres a partir da Chancelaria para Valencia e Malpartida, saindo d'ela em Alpalhão para o Norte a da Beira Baixa. Preconizava a ligação da linha do Douro com a da Beira Alta em Vila Franca das Naves, aproveitando de preferencia o vale do Tavora.

No que respeita a ligações internacionaes, tinham sido elas o principal tema dos prolongados debates travados na Associação.

Queriam uns que a linha do Douro seguisse o rio até á Barca d'Alva e se ligasse com Salamanca para assegurar as relações directas do Porto com a Castela Velha, Madrid e França.

Julgavam outros que as dificuldades de construção e a secundaria importancia da região a montante do Tua não justificava esse dispendio, sendo preferivel levar a Vila Franca o trafego do Porto por uma linha que ligasse directamente a do Douro com a da Beira Alta, tendo o seguimento por Vilar Formoso para Salamanca e internando o do Douro em Traz-os-Montes a partir do Tua para obter outra ligação internacional nas alturas de Zamora, a que se ligava demasiada importancia.

(Continua)

SOGERE

Sociedade Geral de Representações, Limitada

Canalizações para Agua, Gaz e Esgotos

Material fixo e circulante para caminhos de ferro

Instalações industriais, Material para obras publicas

Construções metalicas

Material electrico

Apetrechamento de Portos

Praça Duque da Terceira, 24—LISBOA

Revisão do plano geral da rede ferroviaria do país

A Comissão encarregada de fazer a revisão geral do plano da rede ferroviaria do país dividiu os seus trabalhos pela seguinte forma:

Divisão dos países em seis zonas, sendo a primeira do Minho (do Oceano ao Marão); a segunda, transmontana (ao norte do Douro); a terceira, entre Douro e Mondego; a quarta (interior), compreendida entre o Mondego e o Tejo; a quinta (costeira ao norte do Tejo), compreendida entre a linha do norte, Figueira da Foz e o Atlântico; sexta (ao sul do Tejo), abrangendo o Alentejo e o Algarve.

Esta comissão occupar-se há, em Setembro, das seguintes ligações internacionais; de Vila Real de Santo António com a linha de Ayamonte; de Chaves à fronteira com a linha de Orense a Vigo; e de Castelo Branco a Salvaterra do Extremo, a ligar com a linha espanhola, que vai ser construida, de Plasencia a Sarza-La-Maior.

A mesma comissão vai pedir à Direcção Geral de Minas a indicação dos principais jazigos mineiros e dirigir uma circular às diversas empresas ferroviarias, pedindo-lhes informações permenorizadas sobre as linhas complementares.

E' provável que antes do fim do ano o resultado dos trabalhos possa ser entregue ao Govêrno.

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

IV

A REUNIÃO DE STOKOLMO

(Continuado do n.º 952)

Nos dias 13 e 14 teve lugar a reunião da comissão "Trafego-Mercadorias", à abertura da qual presidiu Mr. Hess, chefe da Divisão Comercial dos Caminhos de Ferro Federais Suíços e Presidente da Comissão, secretariado por Mr. Dr. Fahm, chefe de secção dos mesmos caminhos de ferro.

Registou-se a presença dos delegados da Alemanha, Austria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Estónia, França, Gran-Bretanha, Holanda, Hungria, Itália, Lithuania, Polónia, Romania, Suécia, Suíça, Tcheco-slováquia, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas e Yugo-Slavia.

Depois dos cumprimentos e saudações da praxe, passou-se à discussão das questões insertas na Ordem do Dia, tratando-se em primeiro lugar da "Determinação das condições da embalagem a exigir em geral e em especial para certas mercadorias em tráfego internacional, que exigem precauções especiais".

O delegado da Gran-Bretanha, Mr. Brant, entende que os caminhos de ferro assumem uma grande responsabilidade com a prescrição prevista no regulamento, da verificação interior dos volumes, e para prevenir os riscos dos caminhos de ferro ingleses, propõe que sejam alteradas nesse ponto as condições do regulamento e apresenta as modificações a introduzir, que em virtude da maioria dos delegados com elles não terem concordado, Mr. Brant acaba por retirar, desde que o tráfego da Gran-Bretanha se acha subordinado à disposição da nota que figura no fim do artigo 7.º da 1.ª parte.

Sobre a «elaboração da nomenclatura redigida em francês, com a tradução nas línguas dos outros países interessados, para o estabelecimento das tarifas internacionais», que constituía a 2.ª questão da Ordem do Dia, depois do Presidente fazer um resumo dos trabalhos efectuados, propoz para que a comissão de redacção continui os seus trabalhos com a orientação que lhe foi dada, e Mr. Garstang, delegado inglês, propõe que a nomenclatura seja completada com quadros com gravuras, que mostrem certas particularidades características das mercadorias. Assim poderiam fazer-se quadros distintos por cada ramo industrial, por exemplo, da quinquilharia, onde os agentes do caminho de ferro e o público facilmente verificariam a designação oficial de cada artigo. Esses quadros seriam anexos à nomenclatura.

Esta idéa foi muito comentada pelos outros vários delegados que, achando-a embora muito interessante, entenderam que não é prática, pela impossibilidade de fazer representar todas as mercadorias constantes da nomenclatura por imagens perfeitamente características, pelo que foi posta de parte a proposta e resolvido

prosseguir-se na confecção da nomenclatura para depois ser submetida à aprovação da assembléa.

Pelo que respeita à "inserção duma disposição tornando obrigatória a designação da mercadoria nas declarações de expedição, conforme a nomenclatura adoptada", o Presidente lembra que ficou resolvido pelo *Comité* de Gerência adiar a questão até à publicação da nomenclatura, pelo que ficou o assunto em suspenso.

Na 2.ª sessão tratou-se dos "melhoramentos no encaminhamento em serviço dos documentos das diferentes administrações", e de "correspondência telegráfica trocada entre as administrações".

Depois de acalorada discussão do projecto de regulamento a adoptar sobre a primeira destas questões, foi aprovada a sua redacção definitiva. Sobre a segunda — correspondência telegráfica — depois de troca de impressões entre os delegados, a comissão remeteu de novo a questão para a Sub-comissão que preparou o projecto de regulamento para a correspondência, comissão que foi para esse efeito completada pela Austria, Romania e Tcheco-slováquia, que pedira para dela fazer parte.

A Comissão solicitou dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos, como relatores, e das administrações francesas, como co-relatorias, se occupassem de recolher todos os elementos necessários e elaborassem os seus relatórios, que serão presentes à sub-comissão que reunirá em Berne sob a presidência da Suíça.

Como última questão, foram apresentadas duas propostas de novas questões a inserir no programa dos trabalhos da Comissão, uma da autoria do delegado belga, Mr. Herming, prevendo o «estabelecimento de prescrições e medidas tendentes a chamar a atenção das Administrações de caminhos de ferro, sobre as remessas seguras contra os riscos de transporte pelas companhias de seguros», e outra de Mr. Hess, delegado suíço, sobre a «unificação das reduções de taxas concedidas no transporte de objectos expostos em certas feiras». A primeira ficou de ser submetida ao *Comité* de Gerência para decidir se o assunto é da competência das U. I. C. ou da C. I. F. (*Comité* Internacional dos Transportes); e sobre a segunda foi resolvido apresentá-la ao exame do *Comité* de Gerência, ficando os caminhos de ferro do estado italiano de apresentar um relatório sobre o assunto.

A terceira sessão decorreu no meio de amabilidades, cumprimentos de despedidas e votos de prosperidades entre os delegados das diferentes administrações.

(Continúa).

Viagens e Transportes

Horário dos combóios

Houve recentemente algumas alterações nos horários de algumas linhas a cargo da C. P., sendo as principais as que a seguir indicamos.

Os combóios de mercadorias n.ºs 2:101 e 2:104, que faziam serviço de passageiros de 3.ª classe, só entre Lamarosa e Alfarelos e Alfarelos e Pombal, passaram desde 21 do mês findo a fazer o mesmo serviço entre todas as estações desde Lamarosa até Pampilhosa, sendo a partida de Lamarosa do 2:101 às 4-11, para chegar a Pampilhosa às 15-06, parando em todas as intermédias, e do 2:104 de Pampilhosa às 9-19, para chegar a Lamarosa às 20-14, também com paragem nas intermédias.

Na linha de leste e no ramal de Cáceres, também desde o dia 21 do mês passado os combóios n.ºs 131, 132, 133 e 134 que circulam entre entroncamento e Abrantes, passaram a fazer serviço de passageiros das três classes.

O combóio n.º 102 no percurso do Entroncamento a Lisboa admite passageiros de 3.ª classe quando chegados a Setil pelo combóio n.º 304; e o combóio n.º 103, no percurso de Lisboa a Entroncamento só admite passageiros de 3.ª classe quando destinados às linhas de Vendas Novas e de Leste, além de Entroncamento e Ramal de Cáceres.

Entre Espanha e Pôrto passaram a efectuar-se também aos domingos os tramways 1:525 e 1:526 que só circulavam aos dias de semana.

O tramway n.º 1:503 que parte de Ovar às 6 horas e chega ao Pôrto às 7-32, passou a ter meio minuto de paragem em Valadares.

— Desde o dia 21 do mês passado e até 30 do corrente efectua-se o combóio tramway n.º 1:530, que parte do Pôrto às 19-15 para chegar a Espinho às 20-10, e desde 22 de Agosto até 1 de Outubro efectua-se o tramway n.º 1:501, que parte de Espinho às 0-40 para chegar ao Pôrto às 1-45.

— A partir de 21 do mês passado, os combóios n.ºs 609 e 636 passaram a ter paragem de meio minuto, respectivamente em Rio Tinto e Famalicão, e os combóios n.ºs 671, 675, 678, 681, 684 e 686 passaram a fazer serviço de tramways.

Desde a mesma data passou a efectuar-se também aos domingos o combóio n.º 3:771 que circula entre Régua e Chaves, e os combóios n.ºs 703 e 704 terão até 15 de Outubro próximo paragem de meio minuto em Arégo.

Também desde a mesma data e até 30 de Setembro próximo foi criado um novo combóio entre Chaves e Régua, o qual parte de Chaves às 18-00 para chegar à Régua às 23-05, parando em todas as estações e apeadeiros intermédios.

Os combóios tramways n.ºs 642 e 643 da linha do Minho, que circulavam entre Viana e Valença, foram prolongados até e desde Monção.

Feira em Montemor-o-Novo

Nos dias 4 e 5 dêste mês efectua-se dois combóios especiais, um de ida, outro de volta, entre Torre da Gadanha e Montemor-o-Novo, por motivo da importante feira anual, que em 4, 5 e 6 se efectua em Montemor-o-Novo e que é de esperar seja concorrida como de costume, por forasteiros de muitas léguas em redor.

Bilhetes de assinatura nos tramways Espinho-Pôrto

Desde 7 do mês passado foram tornados válidos para o tramway n.º 1:509 do serviço Espinho-Pôrto os bilhetes semanais e mensais de assinatura de 3.ª classe do artigo 4.º da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade.

Serviço de banhos e águas termais

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, entre Lisboa e Moledo

Começou no dia 15 do mês findo e termina em 15 de Outubro próximo a venda dos bilhetes de ida e volta a preços reduzidos durante a temporada de banhos e águas termais, entre Lisboa-Rossio e a estação de Molêdo, na linha do Minho, que serve as caldas do mesmo nome.

Os preços são os seguintes:

Adultos — 1.ª classe 221\$35, 2.ª classe, 157\$30 e 3.ª classe 103\$75.

Crianças — 1.ª classe 110\$00, 2.ª classe, 78\$95 e 3.ª classe 52\$95.

Serviço especial para Figueira da Foz por ocasião das festas da Senhora da Encarnação em Buarcos

Nos dias 7 e 8 dêste mês têm lugar em Buarcos as tradicionais festas à Senhora da Encarnação que todos os anos chamam grande concorrência à linda praia de Buarcos e à cidade de Figueira.

A C. P. por êste motivo organizou serviço especial a preços reduzidos, sendo os bilhetes vendidos pelas estações de Coimbra e Coimbra B, Taveiro, Formoselha, Alfarelos, Verride, Lares e Fontela, e apeadeiros intermédios, os quais são válidos para os combóios tramways de 4 a 12 de Setembro para ida, e de 5 a 13 para a volta.

Festas e feira anual em Portalegre

Nos dias 13 a 16 dêste mês, realizam-se em Portalegre a feira anual e as festas que todos os anos também se efectua pela mesma ocasião e que chamam sempre áquela cidade grande concorrência de forasteiros.

Por êste motivo a C. P. torna validos para o regresso até o dia 17, os bilhetes de ida e volta da tarifa 7 vendidos para Portalegre e Castelo de Vide nos dias 12 a 16, sem prejuizo do prazo de validade fixado na tarifa nem das possíveis ampliações de prazo.

Festas na Nazaré

Tem lugar nos dias 7 a 18 dêste mês as festas anuais na linda povoação da Nazaré, que costuma ser deslumbrante.

Ha como nos anos anteriores, iluminações e fogos de artifício, os populares bailaricos, touradas e outros números interessantes, sendo um dos que mais carac-

ter imprime a estas festas, a chegada dos cirios que são de várias povoações, algumas bem distantes.

A Companhia Portuguesa estabelece um serviço de combóios especiais para ida nos dias 15, 17 e 18 e que partem dia 15, às 9-40 de Torres Vedras, e outro às 7-40 de Lisboa-Rocio, para chegarem a Valado às 11-50 e 12-21, com paragem nas intermédias;

Dia 17—partida de Caldas às 11-36, chegada a Valado às 12-21, continuando depois até Amieira onde chega às 14-45;

Dia 18—partida de Lisboa-Rocio às 7-40; chegada a Valado às 12-26, continuando depois até Amieira onde chega às 14-45.

Dia 15—partida de Alfarelos às 3-45, chegada a Valado às 6-19 e a Cela às 6-29.

Para a volta os seguintes:

Dia 17—partida de Valado às 19-40, chegada ao Rocio às 0-03;

Dia 18—partida de Amieira às 17-25, chegada a Valado às 19-32, continuando até Lisboa onde chega às 0-03; partidas de Valado às 5-15 e 6-25 para chegarem respectivamente a Lisboa-Rocio às 9-44, e às 8-55 a Torres Vedras, parando como os anteriores em todas as estações e apeadeiros intermédios.

Os bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos, são válidos para ida de 6 a 18, e para a volta até 19, pelos combóios ordinarios e especiais acima referidos.

Estes bilhetes são vendidos pelas estações do Rocio, e as da linha de Oeste desde Campolide até Figueira da Foz, e ainda pelas das linhas do Norte de Pombal, Soure, Ancos, Alfarelos, Coimbra e Pampilhosa.

Os bilhetes têm validade indistintamente para as estações de Cela e de Valado porque ambos servem a Nazaré,

Festas em Extremoz

Com motivo das festas à Exaltação de Santa Cruz, que têm lugar nos dias 4, 5 e 6 d'este mês na formosa vila de Extremoz, a Companhia Portuguesa faz um serviço especial de bilhetes de ida e volta de preços reduzidos das estações de Evora, Azaruja, Vale do Pereiro, Vimieiro, Evora-Monte, Ameixial, Ancos, Boube, Vila Viçosa e Souzel, para Extremoz as quais são válidos para a ida de 3 a 6, e volta até 7 do corrente, pelos combóios ordinários, e pelos especiais que se efectuam nos dias 4 e 5, entre Evora e Extremoz; Extremoz e Casa-Branca; Vila Viçosa e Extremoz; e Souzel e Extremoz.

Dada a redução dos preços e a quantidade de combóios que o público têm à sua disposição é de esperar que este ano aumente consideravelmente a concorrência às festas de Extremoz.

Romaria à Senhora dos Remédios em Lamego

A romaria a Nossa Senhora dos Remédios, que todos os anos se efectua em Lamego, é das mais concorridas no norte do País.

Por devoção ou por simples espírito de curiosidade e observação, são aos milhares os forasteiros que ali se dão *rendez-vous* todos os anos. Escusado é dizer que o lado pitoresco é o que mais atrativos apresenta à gente culta.

É nos dias 7 e 8 d'este mês que a romaria tem lugar. Há, além da festa religiosa nas capelinhas da Senhora dos Remédios, o clássico arraial com música, iluminações, fogo de artifício, etc., para o povo se divertir nesses dois dias e duas noites.

A C. P. efectua, por este motivo, nos referidos dias,

os combóios especiais a seguir indicados, para servir o público que quizer ir à romaria:

Ida no dia 7 — Partida de Campanhã às 6-40 para chegar à Régua às 10-54, parando em todas as estações e apeadeiros intermédios; partida de Túa às 13-40 para chegar à Régua às 15-10; partida de Vila Real às 12-30 para chegar à Régua às 13-38, com paragens nos intermédios.

Volta no dia 8 — Partida de Régua às 15-11, 20-32, 12-49 e 20-39, para chegar, respectivamente, ao Porto, Túa e Vila Real às 19-17, 21-52, 14-10 e 21-57.

Também no dia 7 parte um combóio de Marco às 6-29, chegando à Régua às 9-44, e em 8, outro da Régua às 18-30, que chega a Marco às 21-47, tendo ambos paragem nas estações e apeadeiros intermédios.

São válidos para estes combóios os bilhetes de ida e volta do capítulo I da tarifa especial n.º 1, g. v., das linhas do Minho e Douro vendidos para Régua nos dias 5 a 11 do corrente, que são comprados para regresso até 12, sem prejuízo do prazo de validade e das possíveis complicações de prazo, fixados na tarifa.

Com uma tal quantidade de combóios extraordinários a concorrência deromeiros deve ser extraordinária.



Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide

Para inauguração d'um curso nocturno de instrução primária para os sócios deste instituto, realisa-se no domingo 4 de Setembro pelas 13 horas uma sessão para a qual foram convidadas várias entidades superiores dos Caminhos de Ferro.

Agradecemos o convite que nos foi enviado.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Empreitada de Descargas de carvão á ponte-cais do Barreiro

No dia 12 de Setembro pelas 12,80 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a empreitada de Descargas de carvão á ponte-cais do Barreiro.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens da Divisão do Material de Tracção (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 às 13 e das 15 às 17 horas.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 26 de Agosto de 1927.

O Director Geral da Companhia
a) *Ferreira de Mesquita*

Empreitada de Descargas de carvão á ponte-cais em Porto-A

No dia 12 de Setembro pelas 12,30 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a empreitada de Descargas de carvão á ponte-cais em Porto-A.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens da Divisão do Material e Tracção (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 às 13 e das 15 às 17 horas.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 26 de Agosto de 1917.

O Director Geral da Companhia
a) *Ferreira de Mesquita*

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Térmo de contrato entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada, para a construção e exploração de um caminho eléctrico ligando a vila de Sezimbra por um lado com a cidade de Setúbal e por outro com a vila de Cacilhas.

Continuação do n.º 952

§ 1.º Para êste efeito o concessionário deverá dar à Direcção Geral de Caminhos de Ferro uma nota do material fixo, circulante ou eléctrico necessário que não possa ser fabricado em boas condições em estabelecimentos industriais do País, não lhe podendo ser permitida a importação livre daquele que não esteja neste caso devidamente comprovado e não fôr reputado indispensável à construção e exploração das linhas.

§ 2.º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do País, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o preço do ouro e os direitos de importação.

§ 3.º Para os efeitos de isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.º do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

Material fixo. — Os elementos de superstrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de passagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

Material circulante. — As locomotivas, tñderes, carruagens, vagões, guindastes móveis, os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas, peças laminadas ou forjadas destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fôlha, varões ou tubos, máquinas-ferramentas com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

3.º O Estado concede isenção de impostos sobre os juros das obrigações que venham a ser emitidas para a construção destas linhas.

Art. 35.º Passados os primeiros quinze anos depois da data da abertura da linha à exploração, nos termos do disposto nas condições dêste contracto, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço de remissão tomar-se há o produto líquido obtido pelo concessionário durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se; deduzir-se há desta soma o produto líquido que corresponder aos dois anos menos produtivos e tirar-se há a média dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma anuidade que o Governo pagará ao concessionário durante cada um dos anos que faltar para terminar o prazo da concessão.

Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base dêste cálculo.

Neste preço de remissão não será incluído o valor dos carvões, óleos ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na ocasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

Art. 36.º O concessionário terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas às que explorar, à distância de menos de 40 quilómetros, ou que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Art. 37.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou construir por conta do Estado, quer êsses caminhos sejam paralelos às linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham a entroncar ou sejam seu prolongamento, o concessionário não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

Art. 38.º Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea que atravessem as linhas concedidas deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento de obstáculo à circulação destas nem o mínimo aumento de despesa para o concessionário.

Art. 39.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte do concessionário.

Art. 40.º As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto destas condições terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma percentagem que, no caso de não haver acôrdo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições dos caminhos de ferro do Estado Francês. Esta faculdade será recíproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acôrdo sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 41.º Quaisquer expropriações que o concessionário houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor ou daquelas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 42.º Concede, enfim, o Governo ao concessionário a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, mais uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

CAPÍTULO VI

Condições relativas à exploração

Art. 43.º As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos à aprovação do Governo, serão sujeitos à informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 44.º Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de qualquer fôrma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art. 45.º O concessionário fica em tudo sujeito às disposições tarifárias em vigor e que venham a ser publicadas.

Art. 46.º O concessionário será obrigado a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando êle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

Art. 47.º O concessionário será obrigado a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Reservar em qualquer combóio que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos designar o compartimento ou compartimentos das carruagens de 1.ª ou 3.ª classe que forem considerados necessários para o serviço postal; ou estabelecer furgões mixtos para o transporte de bagagem, recovagens, e com espaço reservado para o serviço de correio; ou ainda transportar ambulâncias postais quando o desenvolvimento e as exigências do serviço postal assim o justificarem e cujo modelo será escolhido em conformidade com o tipo do material aprovado para a circulação na referida linha e mediante aprovação prévia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

2.º Transporte de encomendas postais no local designado no número anterior;

3.º Limpeza externa das ambulâncias postais e seu conveniente resguardo quando em reserva;

4.º Transporte dos funcionários do Governo que forem incumbidos de fiscalização do caminho de ferro nas linhas a que se refere êste contrato;

5.º Transporte em 1.ª classe dos membros do Congresso da República, nos termos do artigo 5.º da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919;

6.º Licença para colocação de linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

Art. 48.º O número de viagens por dia será fixado pelo concessionário segundo as necessidades de circulação. O máximo e o mínimo de velocidade dos combóios ordinários de passageiros e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia, para segurança pública, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvido o concessionário.

§ único. Nas travessias das povoações as velocidades dos combóios não excederão 10 quilómetros à hora, devendo, além disso, o concessionário tomar as devidas precauções e responsabilizar-se pelos prejuizos que possam advir de qualquer deficiência das precauções que deve tomar para evitar prejuizos a terceiros.

Art. 49.º Todo o combóio ordinário de passageiros de verá conter salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens das duas classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar, dentro dos limites impostos pelas condições das linhas, procedendo-se em caso de insuficiência aos necessários e possíveis desdobramentos.

Art. 50.º O uso do télégrafo ou telefone eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais e aos particulares mediante os preços duma tabela estabelecida pelo concessionário de acordo com o Governo.

CAPÍTULO VII

Condições relativas ao depósito, prazo para os estudos e construção, penas convencionais, legislação aplicável e outras estipulações.

Art. 51.º O depósito de 6.100\$, estipulado pela portaria de 27 de Agosto de 1923, publicada no *Diário do Governo* n.º 209, 2.ª série, de 8 de Setembro do mesmo ano, que foi efectuado pelo primitivo concessionário, e que considera ter passado para nome do actual concessionário, em virtude da transferência de concessão, fica elevado à quantia

de 120.000\$ pelo reforço efectuado antes da assinatura dêste contrato e constituirá garantia da sua execução.

Este depósito poderá ser em dinheiro, títulos de dívida pública ou outros quaisquer títulos que o Governo entenda poderem ser aceites para êsse fim. O depósito poderá ser levantado quando o concessionário tenha feito nas linhas obras de valor equivalente ao triplo da sua importância.

Nos casos de rescisão prevista neste contrato ou estabelecidas pela lei, em que êste depósito deva reverter, no todo ou em parte, para o Estado, entrará no fundo especial de caminhos de ferro.

§ único. O depósito, sendo em dinheiro, vencerá o juro da Caixa Geral de Depósitos.

Art. 52.º Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo no prazo máximo de nove meses, contados da data da portaria que aprovar o contrato da concessão. A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto, e estar concluída no prazo de três anos, a contar da mesma data.

Art. 53.º A linha poderá ser aberta à exploração por troços sucessivos, a partir simultaneamente de Cacilhas, Sezimbra ou Setúbal.

Art. 54.º Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará o concessionário por cada dia de demora uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e que não excederá 20.000\$ para cada secção e por cada mês.

Art. 55.º Se o concessionário não pagar as multas em que incorrer e lhe foram impostas (artigo 54.º), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas no contrato ou se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.º No caso da rescisão a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segundo outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito. Se dentro dêstes seis meses não houver quem arremate passarão as obras e material fornecido para a posse do Estado, sem indemnização alguma, e o contrato considerar-se há rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.º O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar o concessionário, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 4.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas do concessionário, qualquer que seja o modo o título por que elas forem contraídas, nem garante nem cauciona contratos de empreitada gerais ou parciais ou outros que o concessionário faça.

§ 5.º Fica bem entendido e é expressamente estipulado que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores do concessionário, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se o concessionário, em todos os contratos que fizer relativamente à linha férrea, a respeitar os direitos do Estado.

Art. 56.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

(Continua)

BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

LISBOA

Linhas Portuguesas

Linha de Sintra ao Castelo da Pena. — Deu há dias entrada no Conselho Superior de Caminhos de Ferro um pedido de concessão da construção e exploração de uma linha férrea eléctrica, partindo da vila de Sintra e terminando junto do Castelo da Pena.

Caminho de ferro mineiro do Lena. — Por portaria de 9 do corrente, publicada no *Diário do Governo* de 12, foi aprovado o regulamento «circulação em via única» apresentado pela «The Match and Tobacco Timber Supply Co», para servir na exploração do caminho de ferro mineiro de Lena, de que aquela sociedade é concessionária.

Caminho do Ferro do Norte de Portugal. — No *Diário do Governo* de 25 do mês findo, II série, vem inserto o termo do contracto entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para alargamento, para via da bitola de 1 metro, da linha de Porto à Póvoa e a Famalicão; construção do ramal de ligação por S. Pedro de Arioso, ligando esta linha com a Trofa; transferência para leito próprio do troço Lousado a Trofa; construção da linha da Póvoa a Espozende, Barcelos, Braga e Guimarães; construção do troço de Boavista—Trindade, e exploração de todas estas linhas.

Na *Parte Oficial* publicaremos esse importante documento que dará lugar a um largo desenvolvimento do tráfego ferroviário na província do Minho, pois todas as construções de novas linhas e ampliação de outras já existentes e nele previsto se estavam tornando de grande necessidade para atender as exigências do comércio e das indústrias do Minho.

Os Caminhos de Ferro da Turquia

A Turquia, que depois da guerra teve de reconstruir grande parte das suas linhas, iniciou a execução de um programa novo, que compreende a construção de estradas destinada a ligar Angorá às costas marítimas e mais tarde às províncias orientais actualmente desprovidas de comunicações.

A primeira linha empreendida foi a linha férrea de Angorá a Cesaréa, que, a léste da capital, entra no vale de Kizyl-Irmak. É um linha extremamente acidentada, com várias obras de arte, mas que não obstante foi concluída em pouco tempo. A sua inauguração data de Maio último.

Outra linha cuja construção começou quasi ao mesmo tempo foi a de Samsoun, no Mar Negro, a Sivas. Os trabalhos não têm sido feitos com a presteza que era de esperar, pelo que só em Maio de 1928 poderão os carris atingir a estação de Tokat, termo da parte directamente construída pelo governo turco.

Ultimamente foi concedida a uma sociedade franco-belga a construção de um trecho intermediário de 420 quilómetros de Cesaréa a Tokat, por Sivas, que deve estar pronto dentro de três anos.

Para completar a grande transversal norte-sul, do Mar Negro ao Mediterrâneo, falta estabelecer a ligação entre Cesaréa e o caminho de ferro de Bagdad, pelo ramal Cesaréa-Oulon-Kouchla. A concessão dos trabalhos desta parte ainda não foi dada. Em tempos que não estarão longe, porém, Angorá estará ligada a Samsoun e Mersine, transformados em grandes portos modernos.

Um grupo sueco obteve recentemente a concessão para construir por conta do Estado duas linhas de alta interesse. Uma delas, da bitola de um metro, atravessará a imensa bacia carbonífera do norte da Anatólia e cuja exploração ainda não começou senão em Zoungouladk e em Heracléa. Partirá em Irmak, da linha de Angorá a Cesaréa, e terminará em Heracléa, passando por Safranbolou e Zoungoulak, com um ramal de Safranbolou para Sengud-Euzu. A segunda linha concedida no grupo sueco de a via normal, de Keler a Diarbekir, ligando ao Mediterrâneo a Anatólia sul-oriental. Esta linha atravessará igualmente uma zona mineira de grande futuro: a de Argana, onde existem muitas minas de cobre.

Finalmente está projectada uma linha de Koutaia a Balkessir, afim de aproximar de Angorá a fértil região que se estende ao norte de Smyrna, estando reservado para futuro menos próximo, mas inevitável, o prolongamento, além de Sivas, da linha de Angorá para Erzerum, afim de se estabelecer a ligação com a linha do Cáucaso.

É assim que Angorá, pequena cidade perdida no meio do planalto anatóliano, quasi sem comunicações com o mundo, tornar-se-á em breve o centro da Turquia nova, ligando todas as partes do território nacional, tão completamente quanto o permitem as condições montanhosas do terreno.