

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.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 — Antuerpia, 1894. S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 957

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

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

SECRETARIO DE REDAÇÃO  
Dr. Calado Rodrigues  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

Vidé Anexos — Na Secção Viagens e Transportes

## SUMÁRIO

O novo regime ferroviário espanhol, por. J. Fernando de Souza	Pag. 307
Novas carroagens-camas no "Sud-Express".	» 308
Vagons Monstros	» 309
Linhos Portuguesas.	» 310
O 50.º aniversário da Ponte D. Maria Pia por Raul Esteves dos Santos	» 312
Os nossos mortos	» 313
Viagens e Transportes.	» 314

A maior locomotiva do mundo . . . . .	Pag. 314
Linhos Estrangeiras . . . . .	» 315
Parte Oficial. . . . .	» 316
Ecos e Comentários. . . . .	» 319
Caminhos de Ferro — um decreto de interesse público . . . . .	» 320
O Caminho de Ferro de Luanda a Malange (Ambaca) e os Caminhos de Ferro de Penetração, por A. Galvão. . . . .	» 321
Kilometragem ferroviária do mundo. . . . .	» 322
A grande feira de Madrid. . . . .	» 322
As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca á fronteira portuguesa. . . . .	» 322

## O NOVO REGIME FERROVIARIO ESPAÑOL RESULTADOS OBTIDOS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

PUBLICAMOS em devido tempo (*Gazeta* de 1 de maio de 1924) um resumo do projecto de novo regime legal a que se iam submeter os caminhos de ferro em Espanha, acompanhando-o de breves notas críticas.

Foi o decreto lei publicado em 12 de julho d'esse ano. Descontado o periodo de preparação, pode-se dizer que vae em três anos que o novo regime se encontra em vigor, devendo-se todavia observar que parte d'esse tempo foi absorvido por organizações de serviços preliminares ao novo regime etc.

Embora seja portanto cedo para a apreciação cabal dos resultados obtidos, são eles todavia de tal modo notaveis e prometedores, que não será ocioso referi-los e pô-los em relevo, aproveitando os esclarecimentos contidos em dois interessantes artigos da *Revista Nacional de Economia*, de Madrid, firmados pelo engenheiro Francisco Jimenez Ontiveros.

Quando fui a Burgos fazer uma conferencia acerca da linha ferrea directa Paris-Algeciras e o turismo peninsular a convite da *Comision burgaleza de iniciativas ferroviarias*, discutia-se nos meios profissionaes o alvitre da nacionalização dos caminhos de ferro subordinada a um criterio de unidade de exploração.

Nos congressos de Bilbau em setembro e de Madrid em novembro desse ano tomou corpo essa idéa, dando logar a ilucidativas discussões, prosseguidas mais tarde na imprensa técnica espanhola. Assim se formou uma corrente de opinião, de que derivaram os projectos sucessivos de organização dos Srs. Cambó, Cierva, Ortuño, Maura, Arguelles.

A organização vigente dos caminhos de ferro revelava-se defeituosa e impotente para corresponder ás exigencias da economia nacional. A pequena elevação de 15 % das tarifas era insuficiente para ocorrer ao agravamento de encargos, fendo-se entrado no regimen de *antecipos reembolsaveis* feitos pelo Estado, apesar dos quaes as empresas se viam a braços com serias dificuldades.

O Directorio Militar creou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro em janeiro de 1924, dando nele representação aos serviços do Estado, aos interesses economicos, ás companhias e ao pessoal. Essa corporação foi encarregada de elaborar as bases do novo regime orientada pela nacionaialização dos caminhos de ferro, tendo por formula juridica o consorcio do Estado e das Companhias. Os capitais necessarios são ministrados pelo Estado mediante a criação de uma

Caixa especial ferroviaria, que emite titulos de divida publica, sendo assim custeadas as obras de melhoria das linhas actuaes, construção de linhas novas e aquisição de material.

Mantem-se as normas de concessões temporarias com a faculdade de resgate antecipado. Estabeleceu-se o principio de que as tarifas devem ocorrer aos encargos.

Esta nacionalização, operada pela intervenção coordenadora de um organismo em que tem representação todos os interessados, não é o socialismo do Estado gerente e administrador da rede ferroviaria, mas a harmonia de todos os interesses privados sob a hegemonia do Estado, que faz predominar o interesse geral.

E' essa a diferença entre nacionalização, e estatificação, segundo o neologismo adoptado.

No artigo que nos serviu de fonte, relembrar-se que os regimes ferroviarios dos diversos paizes se podem classificar em três grupos:

- 1.º — Empresas privadas;
- 2.º — Estatificação e nacionalização;
- 3.º — Consorcio ou comunidade de bens do Estado e das empresas.

O tipo extremo do regime de empresas privadas implica a perpetuidade das concessões e vigora em Inglaterra e nos Estados Unidos.

No primeiro destes paizes o Estado, partindo do principio que as tarifas devem prover aos encargos das linhas, intervem todavia por intermedio de um organismo *Railway Rates Tribunal* com largos poderes para a fixação das tarifas.

Promoveu-se além disso a fusão das 120 companhias existentes em 4 grupos.

Regulamentaram-se os tipos de material e instituiram-se estações encarregadas da solução de conflitos entre o pessoal e as Companhias.

Nos Estados Unidos a intervenção do Estado é exercida por um organismo federal *Interstate Commerce Commission* em termos analogos aos de Inglaterra, embora com ação menos lata.

A Alemanha, a Italia e a Suissa adoptaram a *estatificação* ou *nacionalização*, fazendo administrar a grande maioria dos caminhos de ferro pelo Estado.

Em França o regimen mixto que vigora fez um consorcio das grandes companhias das linhas do Estado sob a hegemonia do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em que tem representação, como no espanhol, o Estado, as companhias, o pessoal e os organismos economicos.

As tarifas devem cobrir os encargos.

Um fundo especial recebe os excedentes de receita das diversas redes depois de satisfeitos os encargos financeiros, incluindo o dividendo das acções, e por ele se custeiam as novas construções e aquisições de material, provendo o Estado ás suas deficiencias. Os emprestimos são emitidos pelas empresas com a garantia do fundo social.

Assim se estabeleceu a solidariedade financeira das diferentes redes.

A intervenção do Estado é mais larga no regimen espanhol, embora se mantenha a ação das companhias encarregadas da exploração.

Nos Estados Unidos e na Inglaterra o Estado assumiu a administração das linhas férreas durante a guerra, garantindo ás empresas a satisfação dos seus encargos. Os resultados foram desastrosos, traduzindo-se por enormes deficits, tendo-se por isso voltado ao regimen anterior de administração privada.

Na Alemanha, na Suiça, na Italia, caminhou se no mesmo sentido, renunciando-se ao rigor do estatismo.

Por identica forma procede a Belgica.

A tendencia é pois para a cooperação do Estado, incapaz de bem desempenhar funções industriaes e comerciaes, com empresas privadas.

Por lei de 30 de agosto de 1924 o *Reichstag* alemão instituiu uma companhia de caminhos de ferro do *Reich* com autonomia na exploração, podendo emitir emprestimos, modificar tarifas com homologação do Governo, construir novas linhas.

Na Belgica a administração das linhas ferreas foi entregue á *Société Nationale des Chemins de Fer Belges*, deixando-se todavia ao Estado uma intervenção lata numa organisação semelhante á da Suiça, onde a autonomia de administração é todavia maior.

Depois de referir estas factos conclue com razão o autor do artigo que «a tendencia acusada pelas modernas legislacões ferroviarias é a de adiministração por empresas privadas com franca autonomia e responsabilidade propria, limitando-se a intervenção do Estado ao que é exigido pelo interesse publico.»

Em Espanha a opinião tem sido sempre geralmente oposta á administração directa pelo Estado, reconhecendo embora que não satisfaz um regime de absoluta liberdade das empresas, sendo indispensavel a tutela do Estado, que ordene e oriente e preste o necessário auxilio financeiro.

E' pois necessaria a intervenção do Estado dentro de limites dificeis de traçar.

O regimen actual caracterisa-se pelo eficaz auxilio financeiro do Estado, sendo porém as empresas e não ele quem administra. O seu papel é promover e auxiliar o desenvolvimento dos caminhos de ferro.

Resta precisar o que tem sido desde a origem no curto prazo de três anos de vigencia o novo regimen, o que faremos noutro artigo, acompanhando o estudo a que nos temos reportado.

#### Novas carruagens-camas no «Sud Express»

No proximo ano serão substituidas as actuaes carruagens-camas, por carruagens metalicas, moderno tipo, contendo cada uma quatro compartimentos para um só passageiro e seis para dois.

Nos «rapidos»-Madrid continuarão os «wagons-lits» actuais, assim como os salões, entre Lisboa e Porto, do «Sud» e mesmo até á Régua, enquanto a C. P. assim o julgue conveniente.

# Vagons monstros

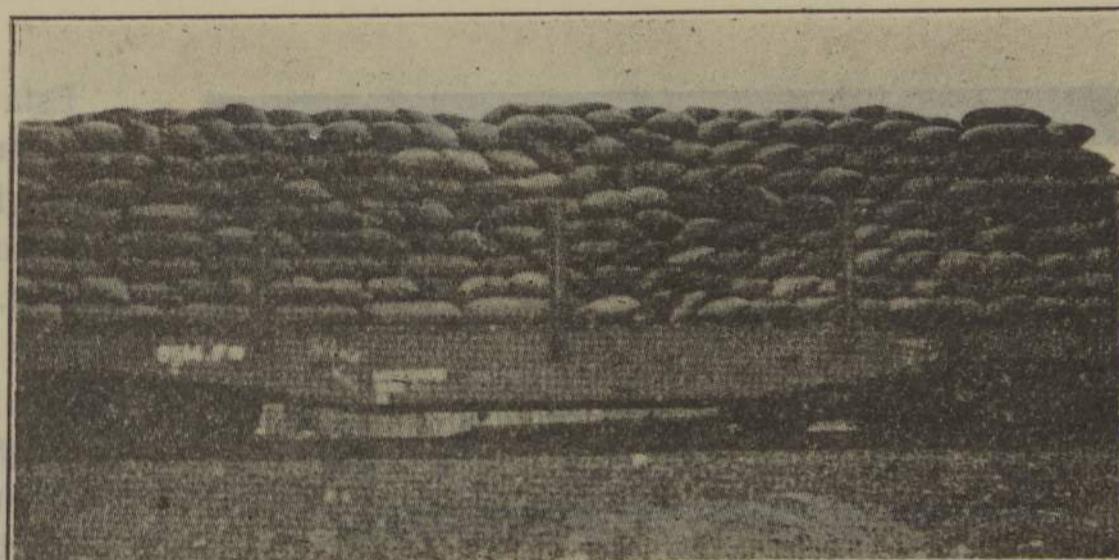
E' verdadeiramente espantoso o desenvolvimento que estão tendo lá fora os serviços ferroviários quer pelo que respeita ao transporte de passageiros quer pelo que respeita ao transporte de mercadorias.

Pelo que respeita ao primeiro aspecto já temos dado na *Gazeta* algumas notas que dão a ideia desse desenvolvimento não só relativamente à velocidade das viagens, mas também à comodidade dos passageiros.

Não são, porém, menos importantes os aperfeiçoamentos que se registam no transporte de mercadorias.

Dão-nos a ideia nítida desse desenvolvimento as notas que vamos dar e as gravuras que as acompanham.

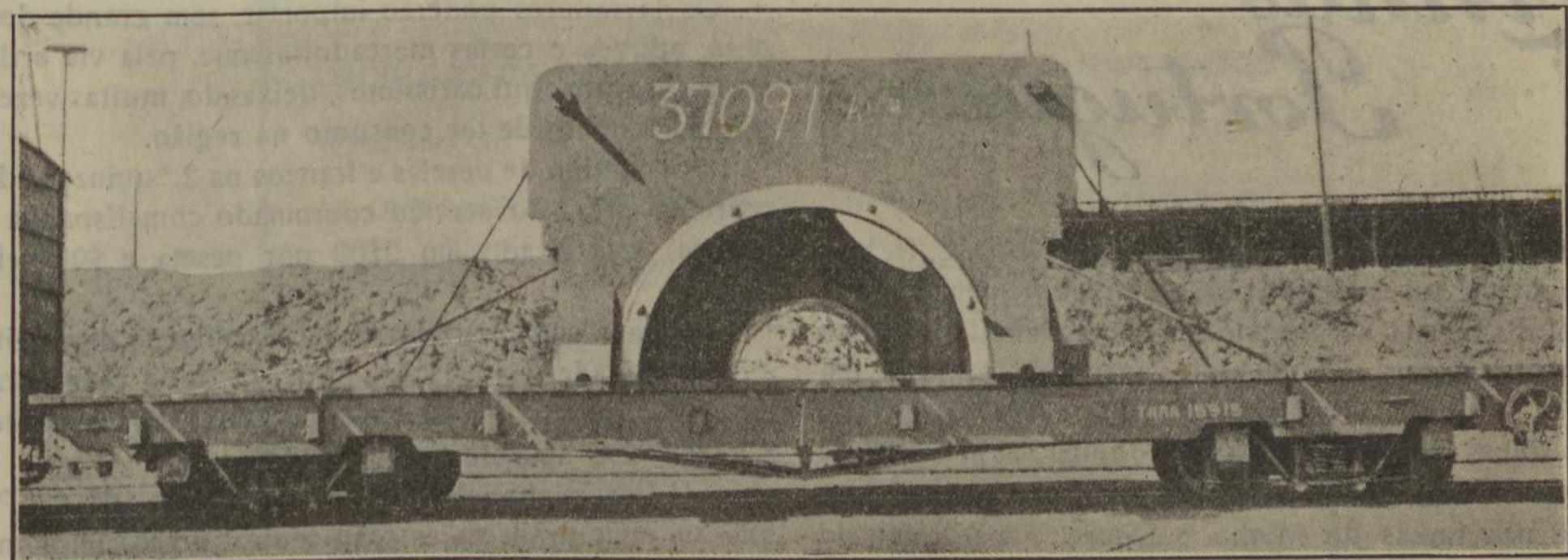
Prosseguindo na execução do seu plano de desenvolvimento dos transportes de alta tonelagem a Com-



(bushels) de trigo, com o peso de 57 toneladas que adicionado à tara de 17 toneladas prefaz o peso total de 74 toneladas.

Por esse lado a Companhia dos Caminhos de Ferro de Antofogasta (Chili) & Bolivia pôz há pouco tempo em circulação nas suas linhas dois vagons monstros um de 45 e outro de 60 toneladas.

As nossas gravuras 2 e 3 mostram os dois vagons



panhia dos Caminhos de Ferro da Australia do Sul, pôz, há já bastante tempo, em circulação um grande número de vagões de 30 a 40 toneladas; mas, não ficou por ahi pois que já circulam nas suas linhas muitos vagões de 50 toneladas para transporte de trigos.

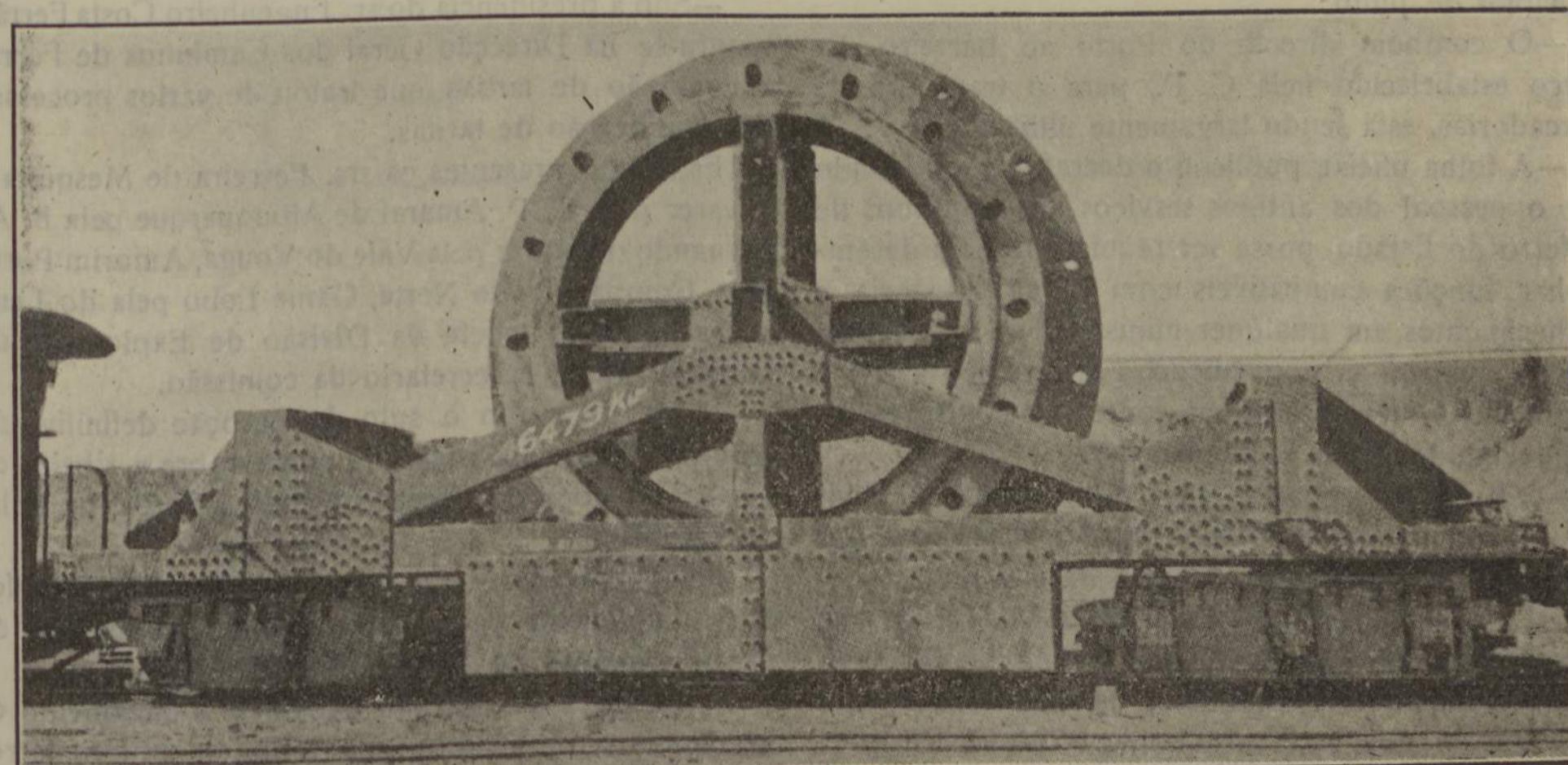
A gravura n.º 1 apresenta um desses vagões carregado com 690 sacos contendo 2.126 medidas inglesas

com peças metálicas para a Chili Exportatin Company.

O primeiro pode carregar 45 toneladas e tem a tara de 15 toneladas e meia.

O segundo pode carregar 60 toneladas e tem a tara de 42.

Foram construídos nos Estados Unidos pela Atlas Car & Manufacturing Company de Cleveland.



# BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

## D A N C I N G

DE

## L I S B O A

# Linhos Portuguesas

Com a aquisição das linhas do Estado, a C. P. teve que dividir em três zonas a sua antiga inspecção principal do pessoal de trens e revisão de bilhetes, ficando a primeira zona anexa á antiga inspecção principal em Santa Apolonia, compreendendo o pessoal com sede nas linhas da antiga rête; a segunda estabelecida no Pôrto (Campanhã), compreendendo o pessoal com sede nas linhas do Minho e Douro, e a terceira, no Barreiro, com o pessoal das linhas do Sul e Sueste.

—As linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste acusam um rendimento liquido de reembôlsos e impostos, desde 11 de Maio até 31 de Julho findos, de 22.054:630\$03.

—Por falta de concorrência, deixaram de se efectuar bi-semanalmente, entre Lisboa e Guarda, os combóio «rápidos», que haviam sido inaugurados nos principios de Julho.

—O combóio directo do Porto ao Barreiro, ha pouco estabelecido pela C. P., para o transporte de mercadorias, está sendo largamente utilizado.

—A folha oficial, publicou o decreto determinando que o pessoal dos antigos serviços dos caminhos de ferro do Estado possa ser requisitado para desempenhar funções compatíveis com a sua categoria e conhecimentos em qualquer ministerio ou sua dependencia, quando as conveniencias de serviço assim o indiquem. O mesmo diploma contem as condições em que devem ser feitas as requisições.

—Vai desempenhar o lugar de inspector da Divisão de Movimento e Tráfego da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o sr. Alberto Pereira Lima.

—Em Salva Terra do Extremo estiveram os srs. engenheiros Julio José dos Santos e Antonio B. Pereira, da Companhia Portuguesa, os quais fazem parte da comissão que anda estudando o traçado da linha férrea de Castelo Branco a esta.

Esta nova linha ligará Lisboa com Madrid o mais directamente possível e a respectiva distancia será percorrida em menos sete horas do que actualmente.

Segundo informações que nos foram fornecidas, pelo sr. engenheiro Santos, a linha deve passar entre Escalos de Baixo e Escalos, e ao norte da Idanha. Alcafaz, Toulões, etc., seguindo pela margem esquerdo da Ribeira de Frades até á fronteira, onde ligará com o caminho de ferro de Zarça-la-Mayor (Espanha).

Os trabalhos preparatorios devem ser iniciados na próxima primavera, podendo estar construido a linha no prazo de três a quatro anos.

Este importante melhoramento, ha tantos anos desejado, vem beneficiar uma magnifica região, cujos produtos principais — trigo, azeite, cortiça, vinho, mel e lenhas — poderão ser transportados com facilidade para os grandes centros consumidores, onde obtirão os melhores preços.

Os lavradores poderão importar, sem grande despesa, adubos e certas mercadorias que, pela via ordinária, ficavam aqui caríssimos, deixando, muitas vezes, por tal motivo, de ter consumo na região.

—O cambio de pesetas e francos na 2.ª quinzena do corrente mês, do serviço combinado com Espanha e França, está fixado em 3\$60 por peseta e \$90 pelo franco.

—Para o serviço uniforme da fiscalização da receita e contabilidade das estações da C. P., foi a rête geral desta Companhia dividida em 15 zonas de inspecção, a cargo dos agentes especializados.

—Já foram transferidos os escritórios da C. P., que se encontram na estação central do Rocio, como Administração, Contabilidade Central, Caixa de Reformas e Pensão, Caixa de Socorros e Viveres, para o edificio da antiga Escola Académica, situado na calçada do Duque, ha pouco adquirido pela C. P. No edificio da estação continua a Tesouraria Geral, com todas as suas dependencias, devendo para ali ir a Direcção Geral, que está em Santa Apolonia.

—Sob a presidencia do sr. Engenheiro Costa Ferrão reuniu-se na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, a comissão de tarifas que tratou de vários processos de modificação de tarifas.

Estiveram presentes os srs. Ferreira de Mesquita e Alvares pela C. P. Amaral de Albuquerque pela B. A., Fernando de Souza pela Vale do Vouga, Amorim Porto pela Companhia do Norte, Gama Lobo pela do Lena e Avelar Ruas, chefe da Divisão de Exploração da Direcção Geral e secretario da comissão.

—Foi aprovado o auto de recepção definitiva da empreitada da construção da ponte sobre a ribeira de Enxós, no troço de Serpa-Brinches a Serpa, na linha do Guadiana.

Pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro foi aberto concurso para o provimento de lugares de fiscais principais do Movimento e Trafego.

—Desde 1 do corrente acham-se a pagamento os vencimentos de Outubro de todos os antigos ferrovários do Minho e Douro.

UMA COMEMORAÇÃO

OS 20. ANIVERSARIO DA PONTE  
D. MARIA PIA

O nosso proximo numero publicará uma desenvolvida reportagem sobre a Comemoração do Cincocentenario da ponte D. Maria Pia. Prestará tambem uma justa homenagem ao pessoal reformado da C. P. e a todos os ferroviarios que teem procurado, na sua esfera de acção, elevar os Caminhos de Ferro Portuguezes á categoria dos melhores do mundo. O comercio e a industria quizeram distinguir a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e assim a nossa publicidade será consideravelmente aumentada.

Nós, para correspondermos á gentileza do publico que nos lê procuramos dar maior realce ás nossas secções abrindo outras de interesse geral — como seja, por exemplo, uma secção de consultas — as quaes contamos inaugurar definitivamente no dia 1 do proximo mez de janeiro de 1928.

## UMA COMEMORAÇÃO

O 50.º ANIVERSARIO DA PONTE  
D. MARIA PIA

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

A cidade da Virgem de tão nobres e gloriosas tradições, vae no proximo dia 4, comemorar festivamente o 50.º aniversario da inauguração da mais audaciosa obra de arte dos nossos caminhos de ferro — a Ponte D. Maria Pia.

O Porto, o baluarte altivo da Liberdade, cumpre galhardamente o seu devér festejando uma data a que andam ligados, aos nomes ilustres de Eiffel, Angevere e Nongier, o de dois portuguezes que honraram a engenharia Portugueza, Manoel Afonso Espergueira e Pedro Inacio Lopes, respectivamente, director e engenheiro chefe da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Uma obra desta grandeza teve os seus naturaes contradictores e foi tambem largamente debatida no ano de 1873 no Parlamento.

Chamava-se então, a questão do prolongamento da linha do Norte, na boca dos representantes da Nação.

As baterias dos opositores do Governo, que era presidido por Fontes Pereira de Melo, dirigiam o seu fogo certeiro sobre o acordo entre o Governo e a Companhia Real, para a isenção do imposto de transito na parte relativa ao transporte de mercadorias.

A campanha foi violenta, e alguns dos parlamentares que nela interviram, foram ali buscar as suas esporas de Ouro, no combate contra aquilo que então se chamava na imprensa de oposição, — os protetores da Companhia Real.

Ao mesmo tempo, os engenheiros portuguezes trabalhavam sem um desfalecimento. Pedro Inacio Lopes, um nome que deve viver na memoria de todos os ferroviarios, concluia o seu notavel trabalho «Comparação dos projectos apresentados para a conclusão da 5.ª Secção do caminho de ferro do norte, e mais tarde, dois anos apenas decorridos, Eiffel apresentava o seu orçamento de cerca de 1.284:000 francos para a construção da ponte.

«A Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, apresenta o seu donto parecer, notavel documento que tem demonstrado as altas qualidades dos seus componentes e que teve como relator o ilustre engenheiro João Crisostomo de Abreu e Sousa. E por seu turno o Parlamento cumpre honrosamente a sua missão, aprovando, a proposta governativa.

Estava ganha a batalha da 5.ª Secção, como lhe chamavam os engenheiros da epoca.

A sua inauguração, constituiu um acontecimento

nacional e foi um dia de autentica gala para a ilustre classe dos engenheiros portuguezes.

Os reis e os infantes, prelados, corpo diplomatico, deputados, altos funcionários, representantes dos organismos productores, e o povo, sobre as escarpas tortuosas do Douro, completavam o scenario.

Não faltaram as condecorações, nem o buril de Molarinho, gravando no bronze, a medalha comemorativa do acto.

As despezas da inauguração importaram em cerca de 8.909\$020 e as despezas totaes em cerca de 300.000\$00.

A comemoração é da iniciativa da Associação Comercial daquela cidade, a que prontamente se associou a C. P., organizando com ela um interessante programa dos festejos a realizar.

Entre os numeros do programa que certamente mais curiosidade vão despertar, contam-se a reconstituição do comboio inaugural; uma exposição de documentos e objectos relacionados com esse acontecimento, e uma sessão solene na séde da Associação Comercial.

Os convidados seguem de Lisboa ás 9<sup>h</sup>,30 do dia 4, em comboio especial, que vae até Vila Nova de Gaya. Aí, os convidados passarão para outro comboio, de cuja composição faz parte a maquina 49, construida em 1874 que inaugurou a ponte, e as carruagens que foram utilizadas ha 50 anos, o qual atravessará a ponte que se encontrará vistosamente engalanada.

Em Campanhã, na velha estação de 1877, realizar-se-ha uma comovente cerimonia de homenagem aos velhos ferroviarios, sendo passada uma revista ao pessoal reformado, que hoje conta mais de 70 anos de idade.

Feita esta simpatica Parada de culto ao trabalho e á velhice honrada e laboriosa, seguirá o comboio para S. Bento, onde será entusiasticamente recebido.

Depois da sessão solene, na séde da Associação Comercial, realizar-se-ha a inauguração da exposição em que figuram muitos e interessantes documentos alusivos á construção da 5.ª Secção na linha do norte.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se a tão justa comemoração, em que se festeja uma data que vive em letras de ouro nos annos ferroviarios, publicando no proximo numero uma desenvolvida reportagem do acontecimento.

# OS NOSSOS MORTOS

## CORONEL PEDRO ANTONIO ALVARES

Faleceu no passado dia 23 em Coimbra, este ilustre oficial de engenharia, e distinto colonial que na imprensa versou com raro brilho alguns dos mais dificeis problemas nacionaes.

Da sua pena brilhante sairam muitos artigos que honraram as colunas dos jornaes.

Entre eles justo é destacar, os referentes aos Prasos da Zambezia, Bancos Emissores, contracto dos Arrendamentos dos Caminhos de Ferro do Estado, Caminhos de Ferro Coloniaes e Rede Ferroviaria Portuguesa.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* honrou-se transcrevendo das «Novidades» um dos seus ultimos artigos.

O sr. Coronel Pedro Antonio Alvares, era filho de Camilo Vicente Alvares e de D. Amelia dos Santos Van Alvares, representando numas das mais nobres e ilustres familias da India Portuguesa, onde nasceu a 16 de Junho de 1864.

Tendo vindo muito joven para Lisboa, aqui estudou seguindo a arma engenheiria.

Mais tarde acompanhou Antonio Enes e Freire de Andrade em diversas expedições scientificas em Moçambique e Angola, tendo também ali exercido o logar de director dos Caminhos de Ferro de Quelimane.

No desempenho das diversas e espinhosas funções que exerceu, demonstrou sempre, além duma invulgar competência, um desinteresse bem pouco vulgar.

Possuia o ilustre estinto os graus de oficial e cavaleiro de Aviz.

A sua esposa a sr.<sup>a</sup> D. Mascinina Bessa Queiroz Alvares e a sua filha D. Maria Amelia, aluna do 3.<sup>o</sup> ano de direito, Camilo, aluno do 2.<sup>o</sup> ano de direito, D. Maria Teresa e D. Leonor Alvares, em especial apresenta a redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* os seus mais sentidos pesames.

O seu funeral constituiu uma extraordinaria manifestação de pezar tendo-se nele incorporado, entre outras as seguintes pessoas.

Entre a assistencia, que era muito numerosa recordamo-nos de ter visto o sr. Ministro das Colonias, Dr. A. Lino Neto, Alfredo Martins da Silva Azevedo, Mons. Carlos Rego, Padre Joaquim Alves Correia Dr. Victor Marques de Oliveira, Joaquim de Mendonça Lino Neto, Herculano Galhardo, Dr. Basilio da Veiga, Dr. Cunha Gonçalves, Prazeres da Costa, engenheiro Taveira, larga representação da Sociedade de Geogra-

fia e do Montepio Geral e as crianças dum dos colégios da freguesia de Arroios.

Organizaram-se os seguintes turnos: Da Igreja de Arroios para o carro funerario. Dr. Bazilio da Veiga, Coronel Roma Machado, Dr Cunha Gonçalves, Coronel Leote Tavares, Dr. Estulano Ribeiro e Engenheiro Frederico Taveira. No cemiterio: 1.<sup>o</sup> Ministro das Colonias, Coronel Herculano Galhardo, Dr. Lino Neto, Coronel José Tavares de Araujo e Castro, 1.<sup>o</sup> tenente Antonio Maria Ribeiro e tenente Lucena Ferreira.—2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> por senhoras.—4.<sup>o</sup> capitão Daniel Dias, Pedro Antonio Alvares e os empregados do Montepio Geral, srs. Antonio Seabra, Artur Craveiro Lopes, Joaquim Pereira da Silva e Antonio Carreira.—5.<sup>o</sup>, Dr. Prazeres da Costa, Dr. Jorge Barata, Manuel Alvares, José Augusto Ferreira, Dr. Luiz Gonçalves e Muscat Corceiro (Cartegoso).—6.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup> por pessoal de familia.

O corpo vestido com o habito de S. Francisco, e encerrado em uma urna de mogno, foi conduzido em um armão do Ministerio da Guerra, puchado a trez parelhas. O caixão ia coberto com a bandeira da Sociedade de Geografia e sobre esta a nacional.

O bonet e a espada do falecido eram conduzidas pelo major de engenharia sr. Serrano. Dirigi o funeral o coronel de engenharia Lopes Galvão.

O cadaver ficou depositado em jazigo de familia no Cemiterio Oriental.

Paz á sua alma.

## MORTES DESASTROSAS DE FERROVIARIOS

Em virtude de ter sido fulminado ao tocar num cabo de alta tensão morreu o servente Bernardino Ricardo, de 28 annos, que prestava serviço nas oficinas geraes da C. P. em Santa Apolonia.

— Tambem quando trabalhava na vedaçao da linha da Sociedade Estoril, foi colhido por um comboio electrico descendente, no Bom Sucesso, defronte dos «Hangars» da Aviação Maritima, o pintor Plinio José do Couto, de 20 annos, natural de Paço de Arcos e filho do Maritimo João José do Couto.

O desventurado operario, que residia naquela vila, faleceu no trajecto para o hospital de S. José, apresentando graves ferimentos na cabeça.

O cadaver foi removido para o Necroterio, de onde sahiu o funeral.

Ás familias dos dois desventurados operarios apresentamos as nossas condolencias.

# Viagens e Transportes

## Tarifa de Camionagem

### 1.º ADITAMENTO

Serviço combinado com a Empresa de Viação Salvaterrense

Em vigor a partir de 20 de Março de 1927

#### Transporte entre a estação de Muge e a povoação de Salvaterra de Magos

A partir de 5 de Agosto de 1927, os preços dos bilhetes de ida e volta de Lisboa R. para o Despacho Central de Salvaterra de Magos ou vice-versa são os seguintes, com os multiplicadores em vigor e incluídos os impostos:

1.ª classe 45\$85 — 2.ª classe 33\$10 — 3.ª 24\$30

Fica neste ponto modificado o disposto no § 7.º do Artigo 1.º da tarifa acima indicada.

### Horário dos combóios

4.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 186-2

1.º   »   »   »   »   D. 186-4

#### Linhos de Leste e Beira Baixa

Desde 1 de Novembro próximo deixam de efectuarse os combóios rápidos n.ºs 165 e 166 que circulam bisemanalmente entre Lisboa e Guarda, anunciados nos referidos cartazes horários.

#### Novo horario das linhas de Vale do Vouga

Desde hoje entra em vigor o novo horario de combóios nas linhas do Vale de Vouga.

Continua em vigor o combóio mixto n.º 1 que parte de Lisboa às 21,30 e chega a Vizeu às 14,35, 14,41 com paragem em Oliveira d'Azemeis e Sarnada.

Os combóios 3 e 5 sahem do Porto às 10,45 e 16,50 chegando a Vizeu às 17,55 e 0,50.

De Vizeu há os combóios 2, 4, 6 e 42 que partem de Vizeu às 5-10, 10-35, 14-43 e chegam a Espinho às 11-12, Lisboa 0 26 e 10-35 e Sarnada 20-29.

Ha um combóio que sahia de Sarnada para Vizeu às 7-17 com chegada às 10-30.

#### Horario dos combóios entre Lisboa-Queluz e Cintra

Está em vigor o novo horario dos combóios nesta linha.

Há combóios do Rocio a 1 hora, 5-55, 7-30, 7-56,

8-25, 9-05, 10-00, 11-00, 12-00, 13 48, 15-40, 17-20, 17,46, 18-15, 18-32, 19-16, 20-15, 21-38, e 23-19

Os combóios das 11 e 17-20, são directos sendo rápidos com paragem no Cacem chegando a Cintra às 9-35 e 17-59.

De Cintra para Lisboa haverá os seguintes combóios: 0-30, 5-45, 7-25, 8-24, 8-58, 9-52, 10,25, 12-17, 12-50, 14-20, 15-45, 17-02, 18-33, 19-42, 21-03 e 22-50.

O das 8-58 e 18-33 são directos com pequena paragem no Cacem.

Aos domingos e feriados ha a acrescentar mais os combóios 1331 semi-círecto que sai de Lisboa-Rocio às 18-15 e chega a Cintra às 19-11 tendo paragem em todas as estações a seguir a Queluz.

#### Entre Lisboa e Cascais

Desde a mesma data está em vigor o seguinte horário de inverno na Companhia Estoril:

Partidas do Cais do Sodré ás 0-40, 1-10, 2-00, 6-47, 7-47, 8-50, 8-52, 9-20, 9-59, 10-20, 10-52, 11-20, 12-15, 12-45, 14-20, 15-00, 16-00, 17-20, 17-22, 17-50, 18-22, 18-50, 19-20, 19-22, 19-50, 20-20, 23 00.

Partidas de Cascais, ás 0-00, 1-00, 5-44, 6-44, 7-44, 8-05, 8-35, 8-44, 9-05, 9-35, 9-49, 10-05, 10-35, 10-49, 11-35, 12-05, 13-08, 13-40, 14-20, 16-00, 17-19, 18-05, 18-19, 18-35, 19-05, 19-35, 20-15, 21-00, 22-00, 23-00.

#### Linhos do Minho e Douro

A partir de hoje, inclusivé, são feitas as seguintes alterações ao horário em vigor:

São tornados diários o combóio n.º 735 e regular o n.º 1709.

São suprimidos os combóios n.ºs 613, 614, 702, 707, 714, 731, 1707, 1724, 3601 e 3608 em todo o projecto, 1725 entre Vila Real e Chaves, 3602 e 3609 entre Ermeinde e Trofa, 3657 entre Campanhã e Nine e todos os combóios de pagamento (n.ºs 3901 a 3923).

São modificados os combóios n.ºs 723, 1722, 3660, 3702, 3706, 3751, 3771 e 3775 que passam a circular com as novas marchas distribuidas com êste anexo para serem coladas sobre as de iguais números do Livro n.º 1.

São estabelecidos os combóios regulares n.ºs 3610 e 3611 conforme manchas distribuidas com êste anexo, cuja fôlha deve ser intercalada entre as páginas n.ºs 82 e 83 do Livro n.º 1.

### A maior locomotiva do mundo

Com destino ás linhas da *Baltimore-Ohio*, foi recentemente construida nas oficinas de Mt. Clark a maior locomotiva do mundo para serviço de passageiros.

A linha da *Baltimore-Ohio* é muito acidentada em todo o seu percurso; atravessa os montes de Allegheny, e numa extensão de 858 quilómetros, entre Cumberland e Grafton, apresenta em ambos os sentidos, rampas fortíssimas.

# Linhos Estrangeiros

**Linhos espanhóis** — Inaugurou-se na Espanha a Estrada de Ferro que liga as cidades de Victoria e Estrella, situada a primeira nos Países Baixos e a segunda na província de Pamplona.

— As obras do Funicular de Monjuich, estão em plena atividade devendo a sua inauguração fazer-se dentro em pouco. Cada carruagem tem 13,50 de comprimento por 2,30 de largo podendo comportar 180 passageiros, alcançando uma velocidade de 16,5 quilómetros por hora.

Como a longitude do traçado é de 172 metros, a duração de cada trajecto será de dois minutos e quarenta segundos e fazendo desasseis viagens por hora poderá transportar 5 760 passageiros.

— A Sociedade de Travias Eléctricas de Granada, ha repartido pelos seus accionistas, referente ao exercício de 1926, um dividendo de 9%, livre de todo o imposto.

As receitas atingiram 2.011.653,03 pesetas e as despesas foram 900.333,52. O benefício de exploração foi por conseguinte de 1.111.319,53 pesetas.

— O Conselho Superior Ferroviário comunicou ao Ministro de Fomento que, usando da faculdade que lhe dava o real decreto de 7 de Julho ultimo, havia negociado os duzentos milhões de pesetas nominaes restantes da dívida ferroviária amortizável.

**Linhos franceses** — Foi lançado em Paris o empréstimo destinado aos caminhos de ferro da Alsacia-Lorena. O empréstimo foi coberto várias vezes.

— A França terá dentro de dois anos 2.500 quilómetros de caminhos de ferro eletrificados cujo material de eletrificação lhe é fornecido quasi todo pela Alemanha como reparações de guerra.

**Linhos italianos** — As experiências realizadas na nova linha florentina, que foi eletrificada, segundo comunicações recebidas de Pistola, deram resultados muitos satisfatórios. Essa estrada será dentro em pouco aberta ao público.

**Linhos alemães**. — Até ha pouco tempo o expresso de Berlim a Hamburgo, que antes da guerra tardava apenas tres horas e meia a cobrir este trajecto, estava gastando mais de cinco horas. Actualmente, desde o horário do verão, os comboios vão alcançando as velocidades de antes de 1913, todas ellas para os expressos superiores a 80 quilómetros por hora. Entre elles merece citar-se o Berlim-Halle que gasta 117 minutos a percorrer, sem paragens intermediárias, a distancia de 161,7 quilómetros que medeiam entre ambas as cidades.

**Linhos ingleses**. — Segundo uma estatística oficial e não obstante os poderosos contratempos originados pela greve geral, pôde apreciar-se o enorme desenvolvimento dos transportes ferroviários. Nenhum dos casos de anormalidade tem conseguido desvirtuar no mais pequeno conceito a admiração mencionada pelo progressivo sistema de circulação que sempre tem existido em Inglaterra.

Diz a mesma estatística oficial que existem 52.332 milhas de caminhos de ferro, tendo sido transportadas 215.500.000 toneladas das quais o carvão toma a maior percentagem.

Em quanto á questão da eletrificação ha tendências para aumentá-la visto que foram postos em serviço mais 70 milhas que em 1925.

**Linhos belgas**. — Os resultados obtidos pela Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas nos últimos quatro meses de 1926, não podiam ser mais lisonjeiros elevando-se, nesse período, a 27 milhões de francos. Em janeiro passado as entradas ascendiam a 217 milhões e os gastos apenas chegaram a uns 197, resultando um producto nato de 20 milhões com um coeficiente de exploração de 90,80 por 100.

**Linhos polacos**. — O Ministro da Fazenda deu a conhecer varias medidas que o Governo vai promulgar destinadas a cobrir o deficit do balanço actual do estado e que ascende a 266 milhões de zloty. Entre as modalidades do novo programa existe a de industrializar todas as Empresas do Estado polaco e, em particular, os caminhos de ferro, para os quais se esperam grandes modificações baseadas numas numas diminuição de gastos com o despedimento de 18.000 ferroviários e outras num aumento geral das actuais tarifas.

— De acordo com informações, divulgadas pelo Departamento do Comercio, as estradas de ferro da Hungria estão entrando na exploração das companhias de auto-omnibus. Assim, de um dos recentes ajustes entre as estradas de ferro officiaes, as independentes e a Budapest Automobile Traffic Co. nasceu a Automobile Traffic Entreprise of the Hungarian Railway Ltd.

**Linhos japoneses**. — Os Caminhos de Ferro do Estado no Japão tem 13.000 quilómetros de linhas e 200.000 empregados.

**Entre o Chile e Argentina**. — O engenheiro Victor Leon projecta a construção de uma variante da linha de Ferro Transandina, para cuja execução já solicitou do Governo do Chile a necessaria autorização.

Segundo a proposta, a linha que irá fazer o entroncamento com as linhas argentinas de Neuquén, a viagem entre os dois países será feita em condições de segurança e os serviços não serão interrompidos pelo inverno, como acontece frequentemente com o actual traçado.

A construção projectada exigirá uma despesa de 40 milhões de pesos, dos quais 24.500.000 para material rodante.

# Parte Oficial

## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:829

(Continuação do n.º 956)

As vantagens concedidas às emissões ficam adstritas a um prazo de amortização de quarenta anos, além do qual é insignificante a diminuição da anuidade, que fica pesando maior número de anos sobre a economia. Os números seguintes o mostram eloquentemente, tomando-se como exemplo uma emissão de 10:000 contos a juro de 9 por cento e amortização em trinta, quarenta, cinqüenta e sessenta anos.

50	anuïdades	973	soma das anuïdades	29:190
40	"	929	"	37:160
50	"	912	"	45:600
60	"	905	"	54:300

Vê-se que a elevação do prazo de amortização de 40 a 60 anos dá lugar a um excesso de encargos de 17:140 contos, havendo na anuïdade uma diferença, para menos, de 24 contos. apenas.

Ha que felicitar o aproveitamento parcial do leito das estradas pelos caminhos de ferro económicos. O decreto de 21 de Abril de 1906 das concessões de linhas nessas condições teve uma eficácia quase nula, apesar do número de pedidos formulados, pois não só se não concedem auxílios, como se exige uma renda anual, ao invés do que se fez em França, onde a lei de 11 de Junho de 1880 concedeu uma subvenção fixa de 500 francos por quilómetro e a quarta parte da quantia precisa para elevar a receita bruta quilométrica a 6:000 francos, isto além dos auxílios dados pelos departamentos.

Convém dar certa elasticidade às tarifas de novas linhas para que possa pedir ao tráfego o que é susceptível de pagar para compensar os encargos assumidos.

Não podendo ser introduzido em contrato, sem lei especial, o recurso ao juízo arbitral, convém autorizá-lo por uma forma genérica.

Importa igualmente dar ao Poder Executivo faculdades para alterar em circunstâncias justificadas os diversos prazos relativos à apresentação de projectos e à construção, permanecendo inalterável a duração da concessão.

No desenvolvimento da viação acelerada devem cooperar por duas formas directamente os concelhos atravessados: tomando a seu cargo as expropriações e compartilhando o complemento da anuidade garantida, quando haja essa forma de auxílio.

É um subsídio valioso, que não representa ónus incomportável, desde que revista a forma de adicionais às contribuições.

O princípio da cooperação dos municípios foi aplicado à construção de vários ramais municipais e ainda ultimamente a lei que autorizou a concessão do caminho de ferro do Cávado fazia recair sobre os concelhos atravessa-

dos a totalidade da garantia, e que seria excessivo, pois não se trata de obras de interesse meramente local.

De um modo geral parece que basta deixar um terço da garantia a cargo das câmaras.

A regra da divisão, para ser equitativa, deve atender a dois factores: extensão da linha em cada concelho e a capacidade tributária deste.

Torna-se indispensável recorrer em larga escala à garantia de juro para auxiliar a construção, pois só excepcionalmente haverá alguma linha que desde o início dê remuneração ao capital.

A subvenção dada à emprêsa implica desembolso avultado.

A garantia do juro, isto é, o abono do complemento da receita líquida necessário para assegurar a determinado capital o juro fixado de antemão, é mais suave e constitui adiantamento reembolsável.

A crítica superficial tem se mostrado desfavorável a esta forma de auxílio do Estado. Tem-se visto nela um incentivo a uma exploração acanhada contrária ao interesse geral, confundindo-se na mesma reprovação o princípio da garantia e a fórmula defeituosa que revistiu.

Ainda assim é injusto exagerar as censuras a um sistema a que se deve a construção de 731 quilómetros de linhas, achando-se já quase todas no período de reembolso, como mostra o quadro seguinte.

Linhas	Extensão quilométrica	Capital (contos)	Juro garantido	Adiantamentos	Reembolso (contos)	Impostos pagos
Tôrres-Figueira-Alfarelos . . . . .	168	5:044	5 %	1:323	2:377	5:024
Beira Baixa . . . . .	204	7:293	5,5%	8:597	254	3:052
Santa Comba Dão a Viseu . . . . .	50	1:130	5,5%	1:520	11	501
Mirandela a Bragança . . . . .	79	2:054	4,5%	1:551	3	415
Vale do Vouga . . . . .	175	3:502	5 %	1:023	106	1:741
Tua a Mirandela . . .	55	1:077	5,5%	1:500	9	460
	731	20:100		15:514	2:760	11:193

Garantiu-se a 20:100 contos juro módico, variando entre 4, 5 e 5,5 por cento, limitando-se o desembolso a 2 por cento do capital para Tôrres, Figueira e Alfarelos.

Somaram os adiantamentos, até fim de 1925, 15:514 contos, achando-se já reembolsados 2:760. Desses linhas recebeu o Estado 1:193 contos de impostos sobre o tráfego. O resultado foi pois altamente satisfatório, pois o Estado apenas está desembolsado de 1:561 contos.

É certo que num período inicial mais ou menos longo se procurou algumas linhas manter a despesa de exploração abaixo do mínimo garantido mediante restrições de serviço com prejuízo para o público.

É uma lição da experiência, que importa aproveitar, sem por isso renunciar a um processo excelente de promover a construção de linhas. Basta aperfeiçoá-lo para o fazer atingir a desejada eficácia.

Ha que renunciar à garantia de juro a determinado custo quilométrico, incentivo ao alongamento excessivo da linha com o consequente barateamento de preço. A garantia deve recair sobre o custo global, tendo por limite o orçamento do projecto feito sem preocupações abusivas e compreendendo os juros intercalares durante a construção, encargo inevitável. Deve-se ainda atender, como faz a lei espanhola de caminhos de ferro secundários, às inevitáveis despesas de constituição do capital, que avolumam o custo das linhas.

É preciso que a taxa de juro garantido corresponda à situação dos mercados financeiros e que além do juro se tenha em conta a amortização, garantindo-se pois a anuidade e não sómente o juro.

Finalmente no cálculo da receita líquida devem-se levar em conta as despesas efectivas devidamente fiscalizadas, encontradas com as receitas efectivas, em vez de se adoptar um coeficiente de exploração variando com a receita e cujas graduações é difícil, hoje mais do que nunca, adaptar de antemão à realidade.

Além da anuidade do capital mobilizado na construção, obtido mediante acções e obrigações, deve-se assegurar remuneração, embora modesta, a um certo capital circulante, indispensável para adiantamentos à exploração sob a forma de reservas de materiais de consumo.

Nestes termos, quer as actuais emprêsas, cujo grupo de linhas se venha juntar novos complementos, quer as que se constituam de novo, têm a certeza de poder remunerar o capital pela garantia efectiva do juro, isento do aleatórios encargos de tributação.

Os resultados beneficos para a economia do País e a repercussão, nas receitas do Tesouro, do aumento de matéria tributária pelas facilidades de circulação justificam plenamente os adiantamentos, feitos pelo Estado, de recursos que dos caminhos de ferro provêm, sem afectar a sua situação financeira actual.

As obras complementares de conta de estabelecimento representam um aumento de capital, devendo pois ser acrescentadas a este para os efeitos da anuidade garantida. Quando às despesas excepcionais de reparação, que pela sua magnitude perturbariam a normalidade de proporção entre receitas e despesas, convém dividi-las por mais de um exercício, como é prática recomendável de contabilidade.

Convém fixar condições genéricas das concessões, sendo uma das mais importantes a sua duração, que deve ter o limite máximo de noventa anos. Quanto uma concessão se vem juntar a outras existentes, importa fazer terminar todas na mesma data, podendo convir a modificação dos prazos anteriores fixados na troca de vantagens obtidas para o Estado.

E óbvia a conveniência de regular o modo de fazer as concessões, respeitando o princípio do concurso sempre que é aplicável, com o direito de opção para os peticionários ou a justa compensação das despesas feitas com elaboração de projectos.

Há nos contratos de concessões uma cláusula de resgate, que tem transitado rotineiramente de uns para outros contratos, sem se atender ao crescimento subsequente das receitas devido a dois factores: acção da entidade exploradora, sacrifícios e esforços feitos antes do resgate. É justo que desse aumento reverta parte para o concessionário, limitando embora a sua participação a certo dividendo das acções.

O resgate suscita outra dúvida, que até hoje não foi resolvida explicitamente. Segundo o direito vigente o material circulante pertence ao domínio da empreza e é-lhe pago no fim da concessão.

Como se procede no caso de resgate? Os contratos vigentes só se referem ao pagamento do material de consumo, concluindo-se lógicamente que só ao expirar a concessão há obrigação de pagar o material circulante.

Pois houve quem inferisse desse silêncio dos contratos o direito do Estado a esse material sem o pagar! Por esta forma bastaria resgatar uma linha no penúltimo ano da concessão para confiscar material que no ano seguinte deveria ser pago.

Importa pois estabelecer jurisprudência equitativa, reservando para o Estado o pagamento em prestações se

assim lhe convier e aplicável tanto às concessões actuais como às que de futuro se fizerem.

Há ainda vantagens em estatuir preceitos genéricos acerca dos casos de caducidade das concessões, generalizando as normas comumente estatuídas.

Em resumo, procura-se organizar racionalmente unidades de exploração confiadas a emprêsas concessionárias de linhas agrupadas segundo as afinidades geográficas e económicas; fortalecer-lhes o crédito, dando-lhes todas as vantagens possíveis, de modo que o capital se não retraia perante os empreendimentos.

Foi essa política que assegurou às rôdes francesas a sua situação privilegiada, graças à qual as grandes emprêsas puderam auxiliar o Estado na urgente obra de reparação das ruínas da guerra, emitindo obrigações bem cotadas que os mercados financeiros, nacional e estrangeiro, aceitavam com afã e confiança.

Critério semelhante inspira as disposições do presente decreto, sendo de esperar resultados altamente vantajosos para o incremento da nossa rôde ferroviária, sem onerar o Tesouro nem diminuir os recursos que actualmente lhe advêm dos caminhos de ferro.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

## CAPÍTULO I

### Classificação e agrupamento de linhas

Artigo 1.º Fazem parte da viação pública e são do domínio público todos os caminhos de ferro, inclusivé os aéreos, qualquer que seja a natureza do motor, com as suas dependências, obras acessórias e linhas telegráficas e telefónicas nêles estabelecidas.

§ 1.º As disposições dêste artigo não são aplicáveis às linhas de serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriais, as quais são livremente estudadas e construídas, ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas às prescrições policiais que interessem à segurança e salubridade.

§ 2.º Os caminhos de ferro que utilizarem a via pública, não ultrapassando o perímetro das povoações, são considerados como viação urbana e ficam sujeitos, tanto no que respeita à construção como à exploração, às legislações respectivas.

§ 3.º A situação jurídica dos caminhos de ferro mineiros continua a ser regulada pelos preceitos do decreto n.º 9:044, de 9 de Agosto de 1923.

Art. 2.º Os caminhos de ferro dividem-se em linhas de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

§ 1.º São consideradas linhas de interesse geral as destinadas ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros ou mercadorias.

§ 2.º Consideram-se caminhos de ferro de interesses particular os destinados exclusivamente ao serviço permanente ou temporário de estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a indivíduo ou sociedade.

§ 3.º Os caminhos de ferro de interesse particular, de excepcional importância, podem ser classificados, por decreto, linhas de interesse geral, quando os seus proprietários assim o solicitem ou quando o Estado o julgue conveniente, para o que se reservará sempre esse direito no diploma de concessão.

Art. 3.º Nenhum caminho de ferro que faça parte do domínio público pode ser construído sem prévio classificação por diploma com força de lei que o declare de utilidade pública, implicando o direito de expropriação e o estabelecimento das servidões inerentes à sua construção e exploração.

(Continua)

**BRINDES**

AOS

**NOSSOS ASSINANTES.**

**QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE  
RECEBE UM BRINDE**

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu oferecer a todos os seus assinantes que tenham pago os seus recibos da segunda anuidade e que enviem o nome de outro assinante que arranjam e que enviem a respectiva importancia, recebem um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O Assignante basta enviar o nome de outro que tenha arranjado assim como a importancia e a respectiva assinatura e imediatamente lhe será enviado o livro escolhido.

**SANGUE - MOCIDADE - AMOR**

2.ª Edição de **FELIX CORREIA**

**SANGUE BARBARO**

Por **CASTELLO DE MORAES**

**CRONICAS DE QUALQUER DIA**

Por **MAIA ALCOFORADO**

**Uma Campanha Tradicionalista**

Por **BEIRÃO DA VEIGA**

# ECOS E COMENTARIOS

## O VIAJANTE SEM CALÇAS

Positivamente, os caminhos de ferro, elementos poderosíssimos do progresso mundial, são fonte inesgotável de aspectos cômicos da vida. E certo é ser bem preferível focar os aspectos de comédia a focar os aspectos de tragédia que por vezes enlutam a vida ferroviária, embora esteja demonstrado, nos países em que a estatística não é um mito, que ainda é no transporte ferroviário que se regista a menor percentagem de desastres.

Mas, vamos à comédia, porque a vida são dois dias — incluídas neles dias, é claro, as duas noites respetivas — e tristezas não pagam dívidas.

O caso que vamos relatar, parecendo um episódio cômico de cinema, passou-se há dias na linha de caminho de ferro de Bagnoles-de-Orde.

Um agricultor de Sainte Opportune (Calvados), tendo resolvido dar um largo passeio, tomou o comboio de Briouze. Satisfeito com a ideia da excelente digressão que ia fazer, saltou alegremente na estação, o que teria de esperar outro comboio que, vinte e cinco minutos depois, passaria com destino a Bagnoles.

O tempo estava magnífico. O sol escaldava e os bancos da "gare" eram avaros de conforto. Mas, ali ao pé uma alfombra muito verde, tendo uma macieira frondosa ao meio, oferecia as delícias do mais precioso coxim,

— Vinte e cinco minutos de espera — disse o nosso homem, relanceando a vista pela verdura tentadora do prado — tenho tempo para gozar um pouco de sombra.

E dirigiu-se para a macieira, à sombra da qual se estendeu. Os minutos foram decorrendo e o ditoso agricultor ia-se entregando brandamente a uma dôce sonolência. De repente, o apito do comboio silvou denunciando a sua aproximação. O nosso homem levantou-se dum pulo e correu para a "gare", tendo apenas o tempo necessário para saltar a uma carruagem. A certa altura, sentiu uma picada numa perna.

— Que diabo! Uma pulga?...

E pôs-se activamente a dar-lhe caça. Mas outras picadas se faziam sentir nos tornozelos, nos joelhos, nas coxas. Não era portanto, uma pulga, mas cem, duzentas, mil pulgas que ameaçavam devorá-lo. O desventurado torcia-se no seu lugar, esfregando afiavivamente contra as bancadas da carruagem. Mas as picadas cada

vez mais torturantes. Que fazer? Sem hesitar um momento, despiu as calças para um mais seguro exame. Felizmente podia fazê-lo, porque ia sózinho no compartimento. E, então, não se verificar que as calças estavam cobertas de formigas, minúsculas em corpo, mas atrozes na maneira de morder. Aproximou-se da janela e pôs-se a sacudir as calças com quanta força tinha. E tanto as sacudiu que as deixou cair. O comboio corria com uma velocidade de oitenta e hora.

Calcule-se a aflição! Tinha o recurso de dar o sinal de alarme, mas conteve-se por ignorar se a perda duma peça de fato — mesmo umas calças insubstituíveis — seria motivo suficiente para fazer parar o comboio.

Resignado, encolheu-se ao canto da carruagem e confiou apenas nos altos designios da Providência.

Na estação seguinte — para cumulo do azar — um grupo de senhoras entrou no compartimento. O desditoso, num último recurso, tentou meter-se debaixo dum dos bancos. As damas, à vista de um homem em cuecas, começaram a gritar tão afitivamente que os empregados da estação acudiram.

— E' um satiro! — diziam uns.

— Tenham cuidado — aconselhavam outros — é um louco perigoso.

O pobre homem tentava explicar-se:

— Ha um grande equívoco... Eu vou contar o que se passou...

Mas ninguém lhe deu tempo para explicação. Vinte braços vigorosos o agarraram e levaram em charola ao gabinete do chefe da «gare». Ali tudo se explicou, acabando o chefe por lhe emprestar umas calças.

O pobre homem renunciou a visitar Bagnoles e regressou consternadíssimo à sua aldeia.

Não se pode negar que o caso — perfeitamente autêntico — tem graça. E como os leitores da *Gazeta* são, sem dúvida, da mesma opinião, num dos próximos números lhes contarei o caso dum nosso compatriota a quem sucedeu uma arrebia de certo modo análoga. Com uma diferença apenas. O agricultor de Saint Opportune — cuja oportunidade lhe deve ter sido bem suspeita — passou aquelas tribulações por ter calças a menos, ao passo que ao nosso compatriota sucedeu-lhe o que lhe sucedeu por ter ceroulas a mais.

TACITUS

## Trefileries et Laminaires du HAVRE

S. A. au capital de 90.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

**COBRE**  
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos  
**SPECIA, Ltda.**

Praça D. Luiz, 9 — LISBOA  
Tel. C. 1748

# CAMINHOS DE FERRO

## UM DECRETO DE INTERÉSSE PÚBLICO

E' assado o ensejo para sanar ilegalidades criadas por certas regras exigidas pela regularidade da exploração e que foram estatuidas, em contradição com preceitos legais vigentes, por actos governamentais, despachos ou portarias que os não podiam revogar ou alterar.

O código fundamental da nossa legislação ferroviária é o decreto de 31 de Dezembro de 1864, emanado de uma lei e com força igual, comunicada ao regulamento de polícia e exploração de 11 de Abril de 1868, dimanado e aprovado por decreto.

Esse sábio diplomas teem-se conservado intactos, tão proficientemente haviam sido elaborados, inspirando-se na legislação francesa.

Vieram juntar-se aos seus preceitos os do Código Commercial, relativos ao transporte, reproduzidos uns e outros nas condições das tarifas gerais.

Uma única tentativa que se fez na reforma por decreto de 1918, tão infeliz porém que teve de ser suspenso antes de aplicado, e foi por fim revogado.

As circunstâncias teem exigidos a atenuação do rigor de certos preceitos e feito aplicar regras complementares aprovadas por simples despachos e portarias que não teem força igual á dos diplomas que alteram.

Importa pois regularizar a situação, pondo termo a contradições de preceitos e promulgando diversas disposições em harmonia com as exigências de serviço nas estações, prazos diversos, preceitos de carácter policial relativos a passageiros, composição de combóios, serviço de mercadorias e outros similares.

Pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864 são equiparadas ás administrações do Estado e ás outras empresas ferroviárias para os efeitos de transportes e desempenho das funções de recoveiro.

Não é pois justo que se exija o sêlo fiscal nas cartas, pedidos, reclamações e respectiva documentação que o público apresente á Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2. do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926.

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

Artigo 1.º As disposições do § único do artigo 6.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 exercem-se pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a cuja apreciação serão previamente submetidos os autos enviados pelos seus agentes fiscais.

Art. 2.º As autorizações a que se refere o artigo 11, do decreto, dadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, não isentam as empresas do pagamento de taxas que por lei lhes pertençam, cujas guias serão enviadas pelos respectivos serviços á mesma Direcção Geral, afim de as remeterem ás empresas interessadas.

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro igualmente providenciará para que as empresas se submetam ás instruções de trabalhos, responsabilizando-as pelas ocupações, reparações e danos que proventura ocasionem.

Art. 3.º As prescrições formuladas no artigo 51.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 relativas ao trânsito, estacionamento nas linhas, haja licença especial e individual da respectiva empresa em casos justificados e segundo normas aprovadas pelo Governo.

Art. 4.º As prescrições dos artigos 7.º e 8.º do regulamento de 11 de Abril de 1868 relativas ao horário de serviço das estações, podem ser modificadas pelo Governo quando o julgue necessário, por que se conciliem as exigências do serviço e a comodidade do público com o descanso que por lei tenha de ser assegurado ao pessoal.

Art. 5.º O Governo pode dispensar em casos justificados a interposição de um vagão entre a locomotiva e o primeiro veículo com passageiros, exigida pelo artigo 21.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 6.º São acrescentadas as seguintes proibições ás

que aos passageiros são feitas no artigo 78.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

6.º Colocar malas ou outros volumes pesados sobre os bancos das carruagens, ou os pés directamente sobre os estôfios ou colocar quaisquer artigos em lugar que não pertencer ao passageiro.

7.º Cuspir nas carruagens ou lançar nelas quaisquer objectos, detritos, etc, que as sujem ou deteriorem;

8.º Arremessar das carruagens objectos que possam causar qualquer dano».

Art. 7.º O passageiro encontrado sem bilhete paga, além da importância fixada no artigo 76.º do regulamento de 11 de Abril de 1868, o aumento de preço que fôr prescrito nas tarifas respectivas.

Art. 8.º O passageiro que por falta de logar nas carruagens da classe indicada no seu bilhete, tiver de ocupar lugar de classe superior, só fica sujeito ao pagamento da diferença de preço desde o ponto em que, sendo-lhe oferecido o lugar da classe do seu bilhete, se recuse a ir ocupá-lo.

Se pelo contrário, e por igual motivo tiver de ocupar lugar de classe inferior, ser-lhe-ha restituída no fim da viagem a diferença entre a importância do seu bilhete e da classe em que viajou, na parte correspondente ao trajecto percorrido até ao ponto em que lhe seja dado lugar da respectiva classe :

§ 1.º A recusa do passageiro a ir ocupar esse lugar priva-o do direito ao reembolso além da estação em que lhe fôr oferecido.

§ 2.º Ficam substituídos pelas prescrições do presente artigo as do artigo 77.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 9.º Em casos especiais e devidamente justificados são dispensados, mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os prazos regulamentares relativos a alterações parciais de horários, quando não haja restrição do serviço estabelecido.

Art. 10.º O prazo de um mês fixado no artigo 46.º do regulamento de 11 de Abril de 1868, para prévio anúncio de modificação de preço de tarifas, pode ser reduzido pelo Governo ao mínimo de cinco dias em caso justificado.

Art. 11.º E' fixado o prazo de sessenta dias para as reclamações a fazer ás empresas ferroviárias por errada aplicação das tarifas, e o de um ano para os pedidos de indemnização por perdas, danos, atrasos e avarias de remessa.

Art. 12.º E' permitido a paragem de combóios para serviços especiais de carga e descarga, bem como efectuar estas operações fora das estações, mediante prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ficando assim modificado o disposto no artigo 29.º do regulamento de 11 de Abril de 1868.

Art. 13.º Toda a correspondencia e a respectiva documentação relativa a assuntos de tráfego aplicação de tarifas e reclamações referentes a transportes dirigidas pelo público á Direcção Geral de Caminhos de Ferro, são isentas de sêlo fiscal.

Art. 14.º As passagens gratuítas, permanentes ou não, fornecidas pelas empresas a pessoas estranhas ao serviço ferroviário, ficam sujeitas ao imposto ferroviário,

§ único. Exceptuam-se as concessões que resultem da satisfação de requisições oficiais de serviços públicos, nos termos dos regulamentos respectivos ou de convenios aprovados ás famílias dos ferroviários ou aos funcionários reformados que usufruam essa concessão.

Art. 15.º O imposto a que se refere o artigo anterior é pago por uma só vez, correspondentemente ao percurso autorido, incumbindo a sua cobrança ás empresas e o seu produto dará entrada mensalmente no fundo especial de caminhos de ferro, nos termos do 1.º do artigo 16.º

Art. 16.º Fica revogada a legislação em contrario.

# O CAMINHO DE FERRO DE LUANDA E MALANGE (AMBACA)

## E OS CAMINHOS DE FERRO DE PENETRAÇÃO

Por A. GALVÃO

Coronel de Engenharia

(Continuação do n.º 956)

**O**S grandes Caminhos de Ferro do Baixo Congo hão-de vir procurar saída para o mar através do nosso território, quer os nossos vizinhos queiram, quer não.

E que assim é, bem o comprovam os esforços feitos já em 1912, por parte dêles, para se negociar um entendimento com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Ambaca a fim de levar êste Caminho de Ferro a internar-se no Congo Belga.

Porque se não aproveitou essa oportunidade?

E' porque nós, nessa altura, estávamos ainda delirando com a mudança das Instituições e não ligámos importância ao caso.

Pois foi pena.

Mas a visão de todos os que dos problemas de Angola se têm ocupado, desde que pela primeira vez foi lançada a ideia do transafricano, não pode enganar porque está no concenso de todos.

Luanda há-de ser um grande pôrto como testa dum caminho de ferro de penetração inter-colonial.

A visão do Sr. Lisboa de Lima é uma visão errada. Fundamentou a sua opinião no que ouvio e o que ouvio não está certo.

Mas deve Portugal aguardar que os seus vizinhos se convençam de que precisam do nosso pôrto de Luanda, para então prolongar o Caminho de Ferro para além de Malange?

Evidentemente que não.

Norton de Matos viu muito bem o problema.

A região de Luanda não pode nem deve ser servida pelo Caminho de Ferro de Benguela, por mais que os seus donos o empurrem para o norte.

Como êle está longe da directriz que primitivamente lhe fôra assinalada quando se quiz em tal Caminho de Ferro efectivar a ocupação do Barotze que tão disputada tinha sido pela Inglaterra por falta de ocupação de que então nos acusaram!

Pode acaso admitir-se que uma região tão importante e tão rica como é a da Lunda, com os seus diamantes de aluvião, como melhores não há, não seja servida por um caminho de ferro só nosso e muito nosso?

De modo algum. O Caminho de Ferro de Malange tem de ser prolongado, e já, para leste, dando um ramal para o Dundo onde, como muito bem diz no livro já citado, o Sr. General Norton de Matos, o carril já devia estar.

E estaria se não entretivéssemos os nossos ócios com bisantinisses que só servem para nos perder.

E evidente, para quem conheça a região, que o Caminho de Ferro de Malange prolongado tem de inclinar-se um pouco para sudeste a fim de atravessar os afluentes do rio Kassai, próximo das suas cabeceiras.

Há-de assim aproximar-se fatalmente do Caminho de Ferro de Benguela.

Mas não se aproximará tanto que um possa meter mêmio ao outro.

O fôsso de Kassai, que dentro do nosso território corre de Oeste para Leste, contê-las-á em respeito, e evitará competências ou concorrências prejudiciais.

E não são só as minas de diamantes, que aliás por si justificariam o empreendimento, que justificam o prolongamento do caminho de ferro.

Na Lunda há ricos jazigos de ferro como os mais ricos que haja em qualquer outra parte do mundo. Na Lunda há minas de cobre, não localizadas ainda talvez, mas comprovadas pelas anilhas de cobre e amostras de minério que os indígenas Kiokos nos fazem conhecer.

Na Lunda, há enfim, riquezas bastantes que quebrem as nossas indecisões.

Importante é também o ramal que o Sr. General Norton de Matos queria construir pelo vale do rio Cambo até Temba-Aluma.

Este é sem dúvida de menores possibilidades e teria de esperar a sua ligação para além da fronteira, para se tornar produtivo.

A região do Ginga, habitada por gente fraca, essencialmente pastoril, não daria ao caminho de ferro tráfego bastante para se bastar. Mas quantos caminhos de ferro não têm todas as nações coloniais já construídos aguardando a sua hora de se tornarem remuneradores?

Referiu-se S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Lisboa de Lima à bitola do caminho de ferro, que é de um metro, e quiz ver nela uma razão impeditiva de o converter em caminho de ferro inter-colonial.

Grave êrro foi o do Sr. Norton de Matos em não ter imposto a mudança de bitola quando ordenou a construção das variantes.

É realmente lamentável que ninguém tenha visto que mesmo que o caminho de ferro perdesse o seu carácter de inter-colonial êle precisava da sua bitola

mudada. Malange há-de ligar-se mais tarde ou mais cedo com o Caminho de Ferro de Benguela.

E dada a grande profundidade do nosso território, mais de uma transversal há-de vir a ser estabelecida, ligando os dois caminhos de ferro de Amba e de Benguela. Como seria pois possível manter-lhe a exdrúxula bitola?

A transformação está estudada desde 1913. Na Alemanha fôram mandados construir chapins especiais que haviam de permitir o alargamento da bitola sem sequer se levantar a linha.

Não se quiz lançar mão desse estudo, talvez por capricho ou desconhecimento, e o êrro está bem patente.

Mas, grave embora, o êrro tem muito mais fácil remédio de que tinha a mudança de bitola da linha belga de Matadi a Stanley-Pool.

Pôs o conferente bem em evidência as tremendas dificuldades que os belgas tiveram de vencer para adaptar a plataforma da linha às novas condições técnicas. E os nossos vizinhos não recuaram diante da dificuldade. Não recuaram, nem hesitaram.

Nem sequer insistiram na inofensiva troca, que propunham, dos modestos três quilómetros quadrados de terrenos nossos, tão necessários ao seu objectivo.

Quanto à sua crença de se remediarem com o pôrto de Matadi, é bom que se saiba que êles escolheram já o ponto da nossa margem de Congo onde lhes convém fazer um pôrto seu.

É a Kissanga.

Realmente quem navega no Zaire e repara nas condições do rio, em frente de Kissanga, não pode deixar de seduzir-se com as magníficas condições naturais que ali se reúnem. O pior é o que está por detrás do Kissanga e que do rio se não vê.

É preciso fazer o sacrifício da saúde e tirar mesmo um seguro de vida, para se ver o emaranhado de canaletes; e a profusão dos pântanos; a quantidade de mosquitos e mósca tzé-tzé, e para então se concluir que Kissanga não passa dum símbolo como Matadi.

É o símbolo das aspirações a um bom pôrto no nosso território; e é ao mesmo tempo a confissão manifesta de que Matadi com Ango-Angô não passa de um estreito gargalo da enorme garrafa que é o Congo Belga e de que os baixos do Congo Iala são a rôiba indestrutível.

Não é pois só o Caminho de Ferro de Malange que Portugal deve prolongar; é também o caminho de ferro do Zaire ao Bembe, com testa provisória no Congo Iala e com términos temporários nas minas de cobre, que deve fazer—e desde já—também.

Continui o ilustre Ministro das Colónias a obrigar o seu colega das Finanças a abrir a bôlsa para bem patentejar ao mundo que sabemos colonizar, quando nos não falta o dinheiro.

Lisboa, 3 de Junho de 1927.

*N. R.*—Foi este artigo, cuja publicação começou no numero último da *Gazeta*, transcripto, com a devida vénia, do *Boletim da Agencia Geral das Colónias*.

Por sér um assumpto palpitante e devido á pena de uma verdadeira competencia em materia de Caminhos de Ferro lhe démos o devido relevo.

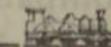
## Kilometragem ferroviária do mundo

Segundo a *Railway Age* o total da kilometragem de vias ferreas em trâfego no mundo, em 1924, era de 1.279.566, de acordo com a compilação feita pelo *Archiv fur Eisenbahnwesen*, que foi transcripta pelo *Bureau of Railway Economies*.

A kilometragem dos Estados Unidos da America do Norte — 403.804 — representa 33 % da extensão total.

O acréscimo de extensão ferroviária, no nosso planeta, de 1923 para 1924 foi de 11.497 km, notando-se que, no fim deste ano, era de um quilometro de linha em trâfego por 100 quilometros quadrados de superficie, o primeiro dos dois coeficientes estudados é de 6 km, 7 por 10.000 ou habitantes o outro.

Nos Estados Unidos da America do Norte estes coeficientes eram, respectivamente, de 4,3 a 38,0.



## A grande feira de Madrid

Terá lugar durante os meses de Dezembro de 1927 e Janeiro de 1928, a grande feira de Madrid.

Celebrar-se-ha em dois pavilhões existentes no Parque do Retiro. Um delles destina-se exclusivamente á exposição de objectos de arte e conta com 82 "stands" desde 2,50 até 60 metros quadrados de superficie. O outro destina-se á exposição de artigos de alimentação e consta de 185 "stands" desde 2 a 25 metros quadrados.

Os stands são concedidos por ordem rigorosa de requerimentos o que quer dizer que os primeiros solicitantes terão direito a ficar com os "stands" que mais lhes convenha.

Podem também fazer-se instalações fóra dos Palácios, acima citados, em pavilhões especiais construídos pelos expositores ou entidade expositora e a seu cargo. Neste caso os desenhos e os locaes projectados deverão ser entregues ao Comité de Organização 60 dias antes da inauguração da Feira.

As instalações e adornos dos stands deverão começar pelo menos 20 dias antes da abertura para estar terminados tres dias antes da mesma.



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

A *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses* teve a gentileza de publicar no seu ultimo numero a conferencia que, subordinada ao thema que encabeça esta local, o nosso ilustre director senhor Conselheiro Fernando de Sousa pronunciou na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em 14 de Junho do corrente ano e que publicámos, na integra, em os numero 953 e 954 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Aquela brillante Revista Technica apresentamos os nossos cumprimentos.