

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 40.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 958

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de 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

História da ponte D. Maria Pia, por J. Fernando de Souza.	Pag. 323
Dr. Calado Rodrigues.	" 325
Engenheiro Mário Trigo.	" 325
Dr. José Bruno Carreiro.	" 325
A Revista Insular e de Turismo.	" 325
Linhas Estrangeiras.	" 326
Manoel de Andrade Gomes.	" 326

A acção da C. P.	328
Foi brilhantemente comemorado o cinquentenario da Ponte D. Maria Pia	329
A locomotiva e abastecimento de carvão.	336
Parte Oficial.	338
Ainda a situação da imprensa	340
Relembrando um passado distante, por Raul Esteves dos Santos.	343
A conferencia ferroviaria franco-hispano-portuguesa.	348
Viagens e Transportes	349
Norberto Lopes	349

A HISTÓRIA DA PONTE D. MARIA PIA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

FOI festejado em 4 do corrente o cinquentenario da inauguração da ponte D. Maria Pia sobre o Douro.

Para avaliar, como o merece, essa comemoração solene importa recordar os antecedentes históricos de tão grandiosa obra.

A primeira iniciativa para a construção de caminhos de ferro em Portugal foi a de Benjamin de Oliveira, que pretendeu ligar Lisboa com o Porto e com o estrangeiro.

Surgiram logo objecções dos que contestavam a utilidade da obra comparada com o seu custo, assegurando que bastava a navegação para folgadamente servir as relações das duas grandes cidades.

Desde logo começou o deslumbramento que nos espíritos causava a miragem da grande corrente de tráfego internacional, tornada Lisboa caes da Europa, que uma arteria ferroviária através da Espanha ligasse com os países além Pireneus.

A Companhia de Obras Públicas fundada em 1845 foi confiado o cometimento.

Iniciaram-se estudos, que a breve trecho foram suspensos por efeito da infeliz política financeira adoptada pelo Governo d'então e das luctas intestinas que então se acirraram.

Em 1852, após a pacificação operada, pensou-se de novo na construção de linhas ferreas,

chegando-se a fazer a concessão da linha á Companhia Central Peninsular.

Iniciaram-se os trabalhos, sendo os estudos feitos pelo engenheiro Rumball e dois anos mais tarde por Wattier que não só traçou a linha de Leste, mas ainda a do Norte.

Iniciou-se a construção do troço comum até Santarem, surgindo a breve trecho incidentes com o empreiteiro Waring que determinaram a intervenção do Governo, que chamou a si os trabalhos da construção, inaugurando-se em 1856 o primeiro troço de Lisboa ao Carregado.

Surgiu depois, em 1857, o contrato Morton Peto, logo malogrado, para a construção da linha de Lisboa ao Porto e a rescisão do contrato da Companhia Central Peninsular.

Celebrou-se finalmente com D. José de Salamanca o contrato de 14 de setembro de 1859 que pôz termo ao período inicial da constituição da nova rede.

Foi esse contrato que operou a substituição da via de 1,44, que tínhamos adoptado e estava em exploração em 137 km., pela de 1,67, que vigorava em Espanha. Infeliz resolução foi essa.

Também pela primeira vez se prescreveu explicitamente a ida da linha á margem direita do Douro.

Foram rapidamente construídas as linhas de

Norte e Leste, chegando-se a Badajoz em 24 de setembro de 1863 e a Gaia em 7 de julho de 1864, tendo-se construído em pouco mais de 4 anos 434 km. de linhas e transformado os 68 de Lisboa á Ponte da Asseca.

Todos os projectos da linha do Norte anteriores a 1859 terminavam na margem esquerda.

Em 1860 foi apresentado o projecto da 5.^a secção para atravessamento do Douro. A linha partia da estação das Devesas, ia ao Areinho, transpunha o Douro em ponte a 27 m. de altura e ia a Campanhã, abaixo do local da actual estação.

O Caminho superior de Obras publicas foi de parecer que se devia elevar a 39 m. a altura da ponte sobre a maré baixa, colocando-se a estação mais alto em situação conveniente para dela sairem as linhas do Minho e Douro.

Em 1864 foi apresentado novo projecto, que se elevava apenas a mais 5 m. na ponte e deixava a estação do Porto em curva de 700 m. de raio.

Foi por isso determinado em 24 de novembro de 1864 novo estudo, que colocava a estação nas proximidades do Campo do Repouso ou das Fountainhas.

Fez-se novo projecto com a estação no Campo de Cirne em Gondim.

Depois de varias negociações celebrou-se em 1865 novo contrato com a Companhia, pelo qual se adiava o assentamento de segunda via, o Governo obrigava-se em dar os terrenos precisos na margem direita e a Companhia se obrigava a construir, alem da estação do Campo do Cirne, uma para mercadorias na margem direita no sitio de Sampaio ligada por um ramal de 7,^{km}3 com a estação de Valadares.

A ponte ficava a 27 metros de Pedras Salgadas, subindo por Pero Negro. O desenvolvimento do trôço era de 10,13 km.

O Conselho Superior exigia a previa apresentação do projecto da ponte para se pronunciar.

A Companhia luctava com dificuldades financeiras. O mesmo sucedia ao Estado, acentuando-se a crise em 1868, sendo pois as circuntancias pouco propicias a tão dispendioso cometimento.

Em vista das reclamações da Companhia para que se tomasse uma resolução definitiva e das exigencias do Governo foi apresentado em 1869 o projecto da ponte, sendo aprovado, assim como o de todo o trôço até o Campo do Cirne.

As dificuldades politicas e financeiras da ocasião mantiveram a questão sem andamento, até que em 15 de fevereiro de 1872 o Governo perguntou á Companhia se podia executar o projecto aprovado. Na impossibilidade de coagir o empreiteiro declarou á Companhia que tomava sobre si a execução, mediante novo traçado que encurtando a distancia, colocava a estação mais

proxima do centro do Porto e em melhor condições de inserção das linhas do Minho e Douro.

Em troca da execução desse projecto seria a Companhia dispensada do cumprimento do contrato de 1865, desde que o Governo renunciasse ao imposto de transito, desse a subvenção kilometrica e pagasse metade do custo da estação. A linha de via unica, seria construída em dois anos e meio.

Em vista da aquiescencia do Governo a Companhia apresentou em 31 de dezembro de 1872 o novo traçado transpondo Douro a 62^m acima da maré baixa e pondo a estação em Gondim.

A extensão era reduzida a 4,^{km}3.

O projecto era da autoria do Pedro Ignacio Lopes, chefe de construção e do director Espergueira

De 1873, em que o Governo aceitou o projecto para fase de negociações a 1875 diversos projectos de lei foram discutidos nas Camaras até que se promulgou a lei de 26 de fevereiro de 1875 dispensando durante 36 anos o pagamento do imposto de transito da pequena velocidade, que assim reverteu para a Companhia.

Por contrato de 6 de março de 1875 celebrou-se nas bases da lei o acordo com a ela.

Abandonava-se assim o antigo tunel e levava-se a linha por uma serie de obras de arte, utilizando-se em 600^m as já construidas do antigo traçado. Perfurou-se um tunel de 202^m na serra de Pilar havendo na outra margem dois tuneis de 113^m e muros de suporte.

O projecto foi afinal aprovado em 6 de maio de 1875, começando a Companhia os trabalhos, que terminou em 25 de outubro de 1877.

O projecto da ponte era de autoria do engenheiro Eiffel, passando a 61^m30 de altura e tendo 352,^m9 entre encontros.

A ponte é formada por dois viadutos laterais o de Gaia com 113,37 e do Porto com 74^m em tramos de 37^m de vão medio.

O arco metalico entre os dois viadutos tem 160^m de abertura e 37,^m50 de pleche. A largura em cima é de 3,^m90 e nas bases de 15^m.

Os arcos, são ligados por fortes contraventamentos, tanto nas superfícies do inteadorso e extradorxo, como nos planos verticaes normaes ao eixo da ponte.

As curvas dos arcos são parabolicas, juntando-se nas impostas e ficando distanciados 10^m no fecho.

O taboleiro prolonga-se 57,^m5 de cada lado a partir dos encontros em tramos de 27,^m75. Ha finalmente um taboleiro central de 52^m ligado aos contraventamentos do arco.

O projecto foi escolhido em concurso depois do parecer de uma comissão de tres abalisados engenheiros franceses.

A sua analise no Conselho Superior de Obras Publicas pelo engenheiro Abreu e Sousa é um trabalho scientifico de alto valor. Foi finalmente aprovado pelo Governo em 29 de janeiro de 1876.

A construção foi feita pela casa Eiffel, começada em 5 de janeiro de 1875 e terminada em 28 de outubro de 1877.

Essa obra colossal, de um tipo novo, é um verdadeiro monumento, atestando a sciencia do seu autor, e tem ao mesmo tempo incontestavel valor estetico muito superior ao que geralmente caracterisa as obras metalicas.

Tem sido objecto de esmerada conservação, mas a sua duração ha de ser forçosamente limitada e além d'isso é preciso dispôr de via dupla e dar passagem ás maquinas dos tipos mais pesados.

Outra ponte para via dupla tem pois de ser construída. Impõe-se o estudo do emprego da alvenaria.

Os processos modernos de construção com argamassas especiaes e charneiras nos fechos e nas juntas de ruptura permitem atingir vãos até 100 m., não sendo impossivel ir a 160 m., como ha muito pouco propunha Dupuit, esse luminar da engenharia francesa.

E' de esperar portanto que a Companhia encare a hipótese da ponte de alvenaria nos estudos para a substituição da ponte D. Maria Pia.

Rasão sobejamente houve para comemorar solenemente o cincoentenario da arrojada construção realizada em 1877, que veiu por termo ao isolamento das linhas ao norte do Douro da restante rede ferroviaria.

Dr. Calado Rodrigues

E' um novo já consagrado no jornalismo e que os leitores da *Gazeta* conhecem através das suas interessantes crónicas, nome esse justamente escolhemos, para o secretariado da redação.

Fazendo-o, prestámos ao Dr. Calado Rodrigues uma merecida homenagem e aos nossos leitores démos a garantia de um sutil colabrador.



Engenheiro Mario Trigo

Prestamos homenagem ao ilustre engenheiro Mario Trigo que ingressou no quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e é um novo cheio de talento, de boa vontade, e que, como militar deu sempre provas da mais firme e austera disciplina.

Pela honrosa distinção que o governo teve para com elle apresentamos ao distinto engenheiro e

nossa amigo as nossas felicitações sinceras.

DR. JOSÉ BRUNO CARREIRO

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* cumprimenta o seu distinto amigo senhor Dr. José Bruno Carreiro, justamente nomeado chefe do Gabinete do delegado do governo nos Açores.

Foi uma reparação ás eminentes qualidades do grande paladino dos interesses açoreanos, espírito culto e votador a largos emprehendimentos.

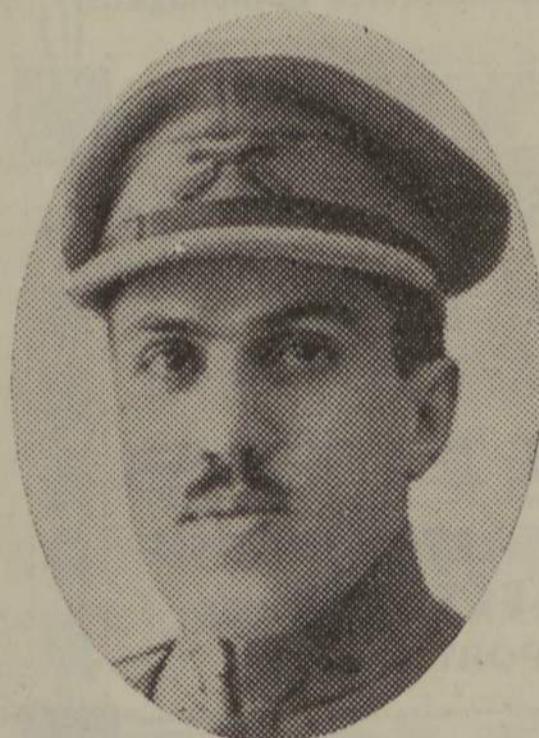
Por isso gostosamente cumprimos o dever de, em nome de todos quantos aqui trabalham, o abraçar testemunhando-lhe ao mesmo tempo a nossa maior admiração.



A REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Está preparando com toda a atividade mais um numero especial a admirável "Revista Insular e de Turismo" que deve sair no próximo mês de Dezembro.

Conta já colaboração dos srs. Gervasio de Lima, Luiz Ribeiro, D. Henriqueta Gomes da Costa D. Beatriz T. Horta, Dr. Humberto de Bettencourt, Tenente Aniceto dos Santos, Dr. Gaspar Henriques, Capitão Rodrigues Alvares Pereira, Tenente Miguel d'Almeida Tomáz, Dr. Manuel Veloso d'Armelim Junior, José Vaz, Rebello de Bettencourt, Dr. Calado Rodrigues, Dr. Guilherme de Moraes, Dr. José Bruno Carreiro, Duarte Costa, Raul Esteves dos Santos, Dr. Caetano Pereira, Dr. Sacadura Cabral, etc.



Linhos Estrangeiros

Linhas argentinas.— O Governo argentino contratou com o banqueiro Morgan e com o National City Bank of New-York um novo emprestimo de 13 milhões de dollares, ao prazo de seis meses, que será aplicado ao pagamento da parte dos 20 milhões ultimamente negociados para os serviços ferroviarias da Republica.

A Buenos Aires Great Southern Railway encomendou á firma Sir W. G. Armstrong Witworth & C.º, Ltd., 30 locomotivas de tipo pesado, iguais ás encormentadas em 1924 e que tem dado tão excelentes resultados.

Os caracteristicos principais dessas novas locomotivas são: 3 cilindros de 17/2" diam. x 26" curso.

Linhos italianos—Foi inaugurada oficialmente a linha férrea de Reggio Emilia a Boretto, ligando diversas cidades da parte baixa da província.

Linhas mexicanas. — A linha de Ferro Mexicana Pacifico do Sul completou ultimamente um trecho de 165 quilometros que passa por montanhas precarias e gargantas, completando a ligação de Guadalajara com Nogales. Este trecho, que custará 28.000.000 de pesos começa em Tepic, dirigindo-se para o sul até Guadalajara. A importancia para o Mexico deste trecho particular consiste em que liga toda a rede ferroviaria do país. A costa ocidental que abrange os ferteis Estados de Sonora, Sinaloa e Nayerit, conta englobadamente cerca de 400.000 quilometros quadrados, que ficam desta maneira abertos ao trafego e ao progresso.

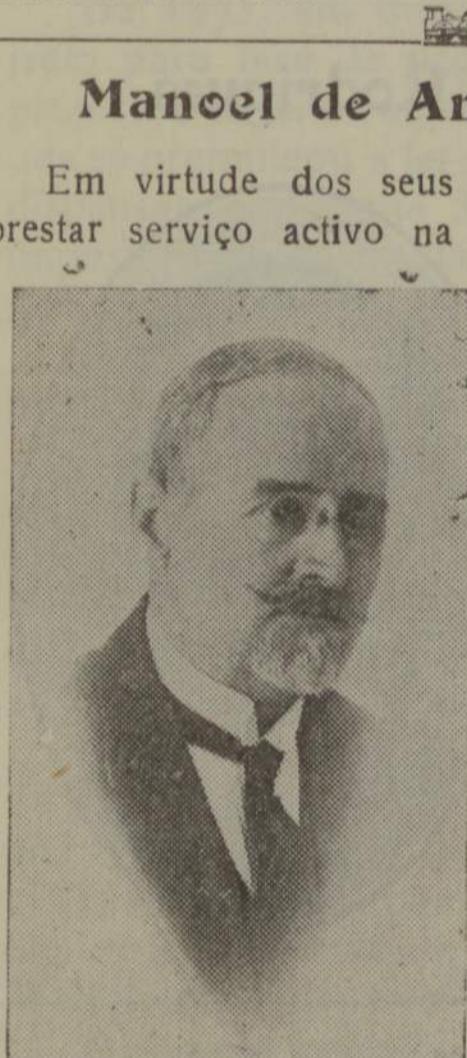
— Foi assignado em Santo Antonio, Texas, entre os Ferro-Carris Nacionais do Mexico, representados pelo sr. J. D. Noriega e as empresas ferroviarias americanas Missouri e Sun Shine, o contracto que estabelece o serviço ferroviario directo entre a capital do Mexico e S. Louis, capital do Estado Americano Moussiri.

Este serviço inaugurou-se com os aplausos de toda a povoação e comercio do Mexico e dos Estados Unidos e sómente o facto de atravessar nove Estados mexicanos e os estados americanos de Texas, Okiahoma, Arkansas, Kansas e Missouri sem baldeação, num carro Pullmann, mostra o esforço dos poderes publicos para crear comodidades ao serviço internacional de ferrovias.

Linhos brasileiros. — O sr. ministro da Viação solicitou ao seu colega da Fazenda a abertura dos seguintes créditos suplementares: 700:000\$00 para a Estrada de Ferro Ocste de Minas; de 859:375\$00 para a Rêde de Viação Cearense; de 80:000\$00 para a Estrada de Ferro Therezopolis; e de 934:270\$00 para a Inspectoría das estradas.

O mesmo ministro autorizou a ligação das linhas de Santa Cruz-Barbacena e Victoria a Minas.

Está sendo objecto de aturados estudos o plano da incorporação da Estrada de Ferro Rio do Ouro á Central do Brazil.



Manoel de Andrade Gomes

Em virtude dos seus muitos afazeres deixou de prestar serviço activo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o nosso distinto amigo sr. Manuel de Andrade Gomes.

Durante anos aquicon-
sagrhou o melhor dos seus
belíssimos conhecimentos
em matéria ferroviaria e
durante esse tempo tive-
mos, todos, ocasião de
apreciar as suas extraordinárias qualidades de saber
e de caráter.

quando nas nossas colunas pelo que testemunhamos a Andrade Gomes as nossas melhores homenagens.

TEM FRIO ?

SOBRETUDO GAB

Fabricamos as melhores fazendas para
OS CARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFAIA TE — Grande stock de sobretudos e gabardines feitos a preços baratíssimos

União Industrial de Lanifícios

R. Fernandes Thomaz 308. (Em frente ao Bolhão)—PORTO

G R A T I S
 BRANCO DE
P A L M O L I V E

DÁ-SE

UM PACOTE DE
SHAMPOOING PALMOLIVE

que vale Esc. 1\$80

A TODO

O COMPRADOR D'UM

SABONETE PALMOLIVE

O SABONETE UNIVERSAL

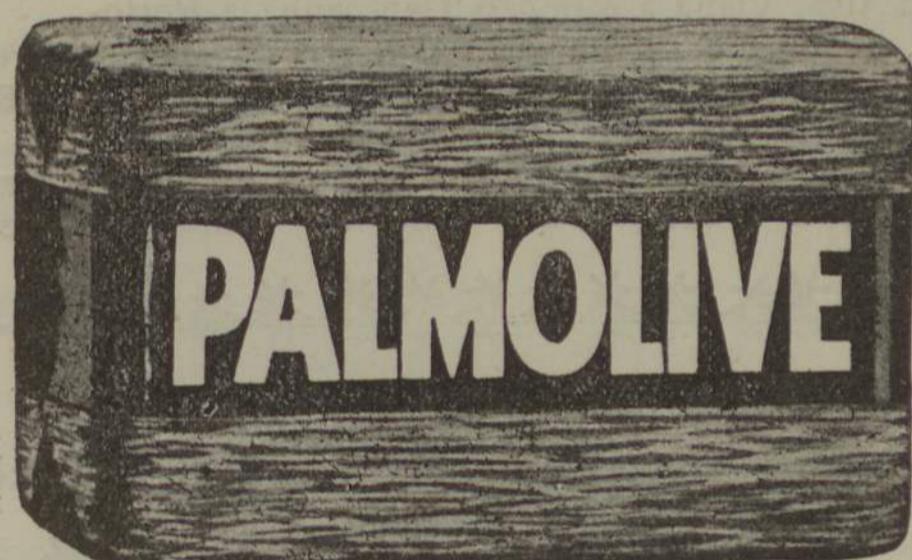
Escudos 4\$00

A' venda nas principais perfumarias,
 farmacias e drogarias

AGENTE EXCLUSIVO
 PARA PORTUGAL E COLONIAS

CARLOS R. DA SILVA
 42, AVENIDA MARQUEZ DE TOMAR 1.^o — LISBOA

Aceitam-se propostas para sub-agentes.



A ACCÇÃO DA C. P.

DEPOIS DO ARRENDAMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Não tendo sido reproduzidas com exactidão algumas passagens do discurso do sr. Dr. Ruy Ennes Ulrich na sessão solene realizada na Associação Commercial do Porto em 4 do corrente damos hoje, os seguintes informes:

Quando S. Ex.^a se referiu aos trabalhos efectuados pela Companhia Portuguesa no tocante e reparação de material circulante depois que tomou conta das linhas do Estado, disse que tinham saído de reparação:

do Minho e Douro	74 locomotivas
" Sul e Sueste.	83 "

Estes numeros comprehendem tanto as maquinas que sofreram grandes reparações como aquelas que tiveram reparações de pequena importancia; e não significam de modo algum as locomotivas que estavam em reparação, na rede do Estado, á data de 11 de Maio.

Quanto a carruagens, fourgons e vagons, reparados no mesmo periodo, os numeros ditos por S. Ex.^a foram:

Carruagens	217
Fourgons.	82
Vagons.	1.301

O material imobilizado em 11 de Maio atingiu o numero de 490 veículos; actualmente é de 275.

Tambem S. Ex.^a se referiu ao estado das linhas, dizendo o seguinte:

No Minho e Douro pontos havia em que as linhas pareciam ter estado abandonadas, tornando-se perigoza a circulação dos comboios como, por exemplo, entre Campanhã e Rio Tinto, Mosteiró á Regua, Tua a Barca d'Alva, Viana a Monção, Campanhã a Porto-S. Bento, Ramal de Alfandega e as linhas da estação da Alfandega, ramal de Braga.

No Sul e Sueste, com excepção das linhas de recente construção, o estado da via era mau, apresentando perigo á circulação dos comboios como, por

exemplo, entre Barreiro e Beja, Funcheira a Faro, Marim a Tavira, e Tunes a Estombar.

De um modo geral, as linhas encontravam-se cobertas de exuberante vegetação, sinal evidente da falta de conservação.

A pregação e ligação dos carris era defeituosa, chegando a encontrar-se escapulas metidas nos furos dos carris em substituição dos parafusos de fixação dos éclisses. A maioria das travessas (mais de 100.000) inutilizadas, insuficiencia de balastro, falta de nivelamento e falta de correcção do traçado das curvas.

Desde 11 de Maio até 20 de Outubro, a Companhia Portuguesa empregou:

No Minho e Douro

52.000 travessas.
224.600 tirefonds
4.000 éclisses
28.000 parafusos
14.150 cunhas «Barberot»

No Sul e Sueste

50.400 travessas
358.300 tirefonds
15.847 éclisses
57.332 parafusos
16.627 cunhas «Barberot»

No Minho e Douro fez a renovação de 8 quilómetros de via com carris de 18 metros e 45 quilos por metro na linha do Douro:

a grande reparação das linhas da estação de Campanhã substituindo os carris das linhas n.^{os} 3, 4, 5, 6, 7 e 8 com o material retirado da linha do Douro;

a ampliação das linhas da estação de Campanhã para cargas e descargas de vagons.

a grande reparação da via no ramal da Alfandega.

No Sul e Sueste fez: a renovação de 17 quilómetros de via entre Odímeda e Amoreiras com carris de 18 metros do tipo de 40 quilos.

As obras metalicas e os edificios tambem mereceram á Companhia uma cuidadosa e constante conservação.

O Sabonete "OPERA"

(Francez)

E' O ULTIMO como sabonete

moderno

E' O PRIMEIRO na qualidade

E' O UNICO no preço

A' venda em toda a parte

Esc. 3\$50



DEPOSITOS:

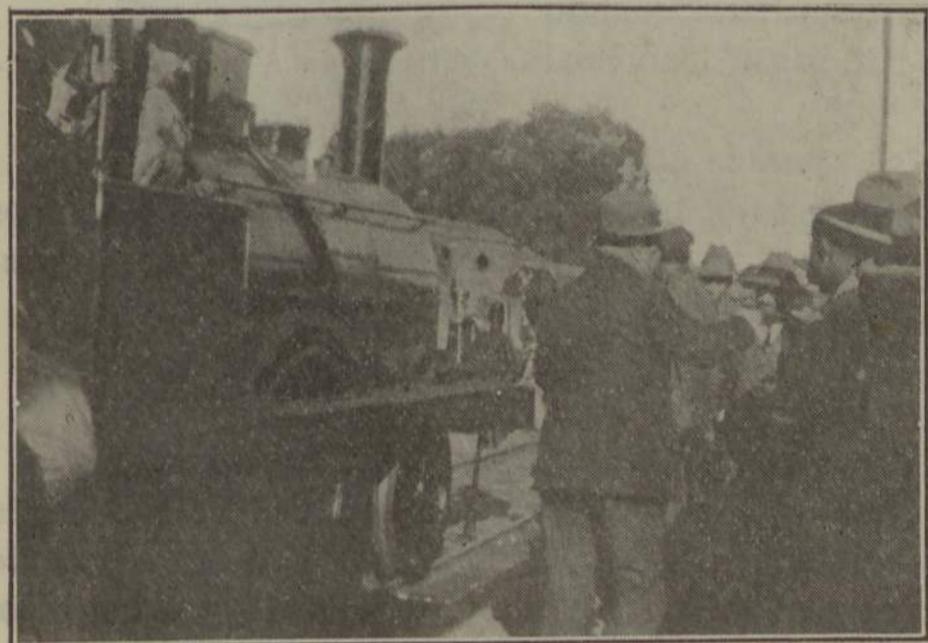
LISBOA — R. DOS DOURADORES, 29, s/l

PORTO — R. SA' DA BANDEIRA, 331

Pó d'arroz "OPERA" aderente
com um perfume sedutor
(FABRICAÇÃO FRANCEZA)

FOI BRILHANTEMENTE COMEMORADO O CINCOCENTENARIO DA PONTE D. MARIA PIA

AS 9 horas e 20 da manhã, com o entusiasmo transparecendo nos rostos de todos os convidados, saiu o comboio especial da estação do Rocio, tendo chegado ás Devezas pelas 14 h. e 18.



O comboio inaugural na estação das Devezas.

O senhor ministro do Comercio, que seguira nelle, foi cumprimentado pelas autoridades militares e civis. Muito povo vitoriou o elemento convidado, em quanto n'um espetaculo surprehendente, barquitos pequenos e outras embarcações engalanadas cruzavam o rio em todas as direcções associando-se tambem ao cincoentenario de tão grande acontecimento.

A passagem do comboio real

Na linha 3 da estação das Devezas achava-se formado o comboio inaugural em que Suas Magestades a Senhora D. Maria Pia e o Senhor D. Luiz atravessaram a ponte, ficando o principe real de penhor sagrado da continuidade dynastica em Gaya.

O comboio era assim constituido com o mesmo material de ha 50 annos:

Locomotiva n.º 49, «Este», conduzida pelo maquinista reformado Manoel da Silva, de 68 annos, que em 1877 viera como praticante naquele comboio.

O salão real oferecido a Sua Magestade o Senhor D. Pedro V, pela Companhia do Caminho de Ferro do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, em 1856. Este salão compõe-se de três compartimentos e *toilette*, ricamente estofados a veludo e com mobiliario de ebano e pau preto.

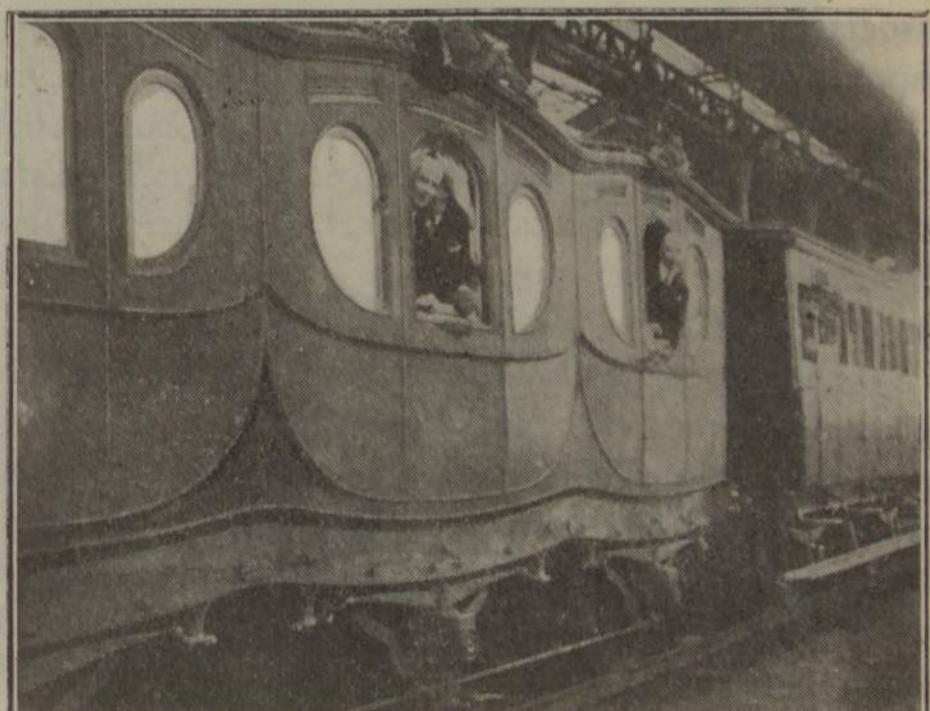
A febre iconoclasta dos ultimos tempos — como muito bem disse o nosso presado colega *Comercio do Porto* — mutilou essa reliquia digna de figurar no museu dos coches, tirando-lhe a corôa real.

Mas... continuemos.

O comboio era composto, como ha 50 annos, com uma carruagem de cada uma das três classes e um forgão.

No compartimento central do salão real, viam-se sobre uma riquissima mesa de ebano embutido e pau preto; dois castiçais de prata com as respectivas velas que iluminavam o salão á passagem dos tuneis.

No salão tomaram logar, pouco depois da chegada do comboio especial vindo de Lisboa, os srs. general Ivens Ferraz, ministro do comercio, e o seu ajudante e secretario tenente Eduardo Braziel; coronel Craveiro Lopes, comandante da 1.^a Região Militar, e ajudantes; major Raul Tavares, governador civil substituto do Porto; coronel Raul Peres, presidente da comissão administrativa da Camara Municipal do Porto; coronel Macedo Pinto, presidente da comissão administrativa da Camara Municipal de Gaia; comandante Carlos Braga, chefe do Departamento Marítimo do Norte; tenente dr. José Maria d'Araujo, administrador de Gaia; Ricardo Spratley, presidente da Associação Comercial do Porto; rev. dr. Ferreira Pinto, vice-reitor do Seminario do Porto, representando o ex.^{mo} prelado da diocese; dr. Ruy Ulrich, presidente do conselho de administração da C. P., Victorino Godinho, do conselho de administração da C. P.; engenheiro Alexandre Lopes Galvão, do Conselho Supe-



O sr. ministro do Comercio a uma das janelas do salão real.

rior dos Caminhos de Ferro; dr. Alberto Xavier, comissario do governo junto da C. P.; conde de Castello Mendo, da Comissão Executiva da C. P.; M. e Madame Pierre Girard, representando os obrigacio-

nistas franceses da C. P.; engenheiro Alvaro de Souza Rego, director geral dos Caminhos de Ferro; engenheiro Fernando de Souza, da Companhia do C. F. do Vale do Vouga; tenente-coronel Ressano Garcia, da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro; coronel Peixoto e Cunha, comandante de artilharia 5; Herbert Pheysey, presidente da Câmara de Comércio Britânica do Porto; José Maria Alvarez, presidente da Associação Industrial Portuguesa; Figueirôa Rego, director da Associação Central de Agricultura Portuguesa; David Silva, representante do consul da França no Porto; jornalistas, e entre estes o sr. Carlos de Ornelas, secretário da *Gazeta* e director da *Revista Insular e de Turismo*, que ali foi especialmente representar estas duas publicações.

Sobre a ponte!

Eram 14 h. e 35 quando o comboio inaugural reconstituído, se pôz em marcha para o Porto, sendo efusivamente saudado por quantos ficaram na estação das Devezas.

A's 14 h. e 40, o comboio chegou á ponte semi-secular, parada á entrada.

O espectáculo das duas margens do rio e d'este era surpreendente. Os vaporzitos silvavam estridentemente, do comboio e das margens acenavam-se milhares de lenços, enquanto uma bateria de artilharia da Serra do Pilar dava uma salva de 21 tiros.

Pouco depois o comboio retomava vagarosamente a marcha, chegando a Campanhã ás 14 h. 45, onde foi saudado carinhosamente.

Pequena palestra com Ferreira de Lima

No meio da indiscretível azafama, do entusiasmo delirante, daquele turbilhão imenso de gente, conseguimos ainda trocar algumas palavras com o sr. Francisco Ferreira Lima, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e membro da Associação Comercial do Porto, que gentilmente se dispôz a ouvirnos.

A ele se deve em grande parte a presente comemoração. Espírito brilhante e fino o sr. Ferreira Lima embora quizesse ser-nos agradável nada mais poderia acrescentar ao que, sob o que foi a construção da ponte D. Maria Pia, já tinha dito ao «O Século»:

— Quando se tratou de fazer a ligação entre as linhas da Companhia Real Portuguesa dos Caminhos de Ferro, cuja rede estabelecia comunicação entre Lisboa e Vila Nova de Gaia, e as do Minho e Douro, surgiram dificuldades. Por um lado, as cheias torrenciais do Douro tornavam impossível a fundação de pilares para uma ponte; e, por outro, a descida da Serra do Pilar e, depois, a subida da margem até o alto da cidade obrigavam a um desenvolvimento considerável da linha.

Procedeu-se a vários estudos, e começou-se a trabalhar no sentido de dar solução ao problema por meio de uma ponte, passando os comboios por um tunel, que chegou a construir-se, sob o mosteiro, atra-

vessando, depois, o rio, e indo fazer estação no Poço das Patas, hoje Campo de 24 de Agosto.

«A entrada do notável engenheiro Manoel Afonso Espergueira para a direcção da Companhia Portuguesa levou a um novo estudo, que estabelecia a ligação das duas rôdes em melhores condições surgiendo, então, a solução actual, que teve como executor o notável engenheiro francês Gustave Eiffel, que toda a gente conhece, mercê da torre metálica de trezentos metros, construída em Paris, quando da Exposição Universal de 1600.

O director da Associação Comercial do Porto sr. engenheiro J. Ferreira de Lima.

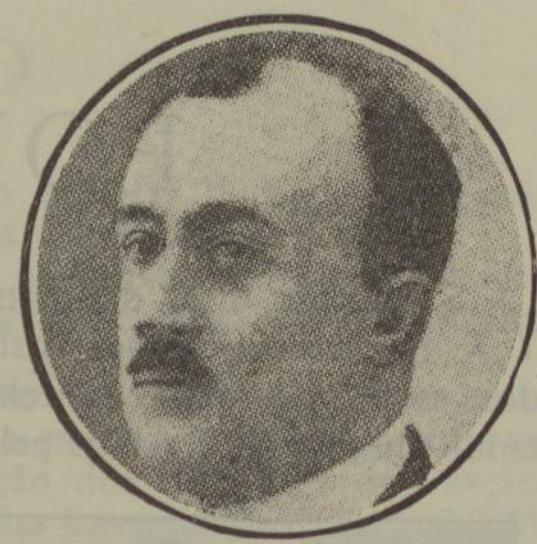
«A ponte era um grande arrojo, para a ocasião, e ainda hoje, passados cinquenta anos, é digna de nota pela elegância e leveza da construção.

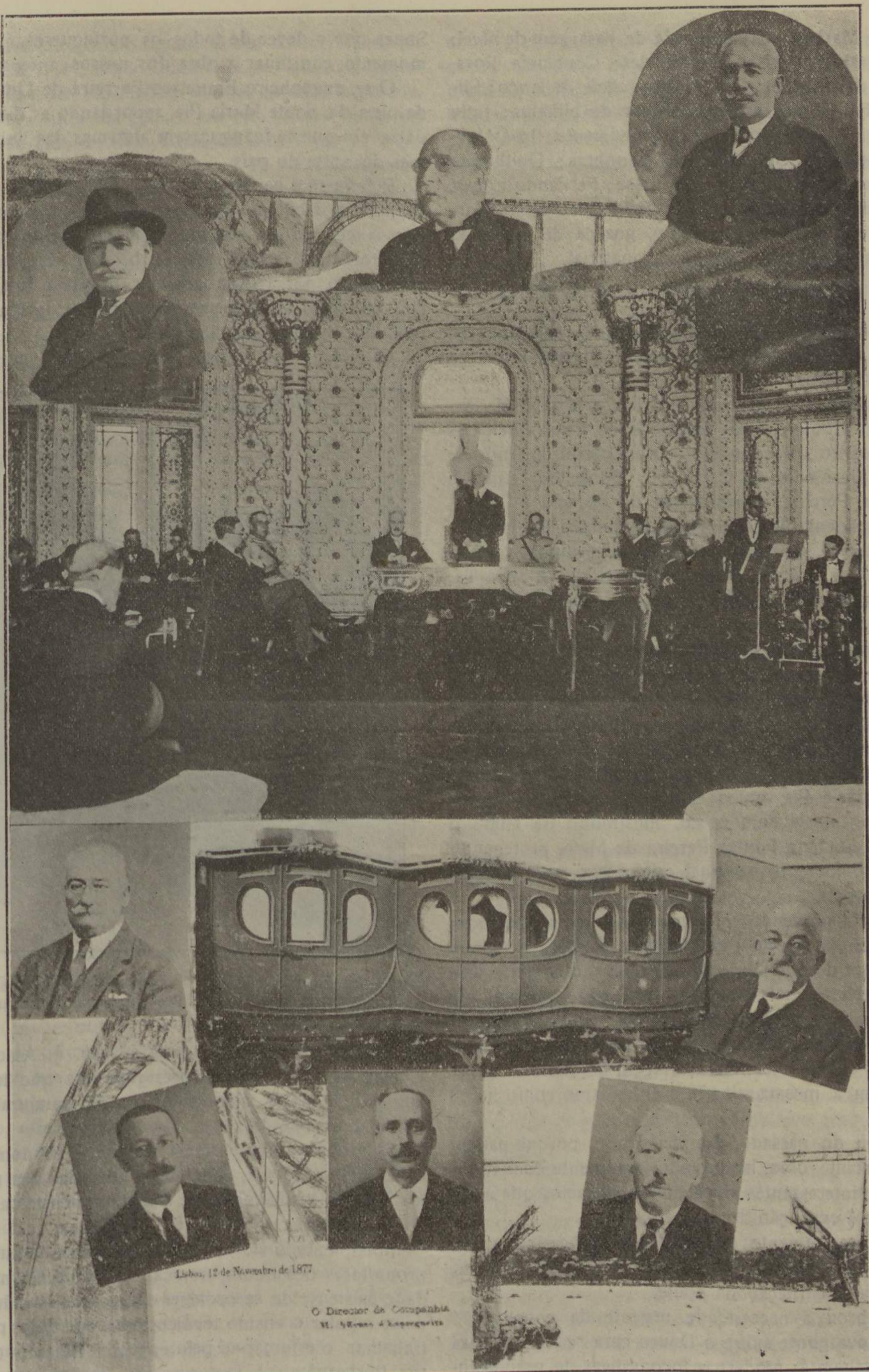
Uma tocante cerimónia

O comboio chegou a S. Bento ás 15 h. 07.

Em frente da linha 6 via-se um numeroso grupo de veteranos da C. P. aos quais o ilustre ministro do Comércio passou revista. O sr. Dr. Ruy Ulrich colocou então uma fita azul celeste com duas riscas vermelhas e com a inscrição 1877-1927, aos seguintes velhinhos que receberam a homenagem com sorrisos e lágrimas nos olhos.

Antonio Duarte Pereira, chefe de estação; José Duarte da Silva, ajustador das oficinas gerais; Francisco Antonio, sub-chefe de distrito; Manoel Simões, chefe de distrito; Francisco Romero Robles, encarregado da fabrica de bilhetes; Manuel Gaspar, condutor; Antonio Silvano, chefe de repartição; José Maria Jordão, encarregado das oficinas de reserva; José Lopes, encarregado dos apeadeiros; Manuel da Silva, condutor; Antonio Martins, chefe de distrito; Joaquim J. Ribeiro de Almeida, chefe de 3.^a classe; José Dias da Costa, agente de transmissão; Antonio da Guia, maquinista de 3.^a classe; Alfredo Sampaio, chefe de repartição; Antonio Dias, servente; José Gabriel Marques, inspector de material; Luiz Godinho, ajudante de secção; Estevão Soares, chefe de 4.^a classe; João da Silva, capataz de limpadores; João dos Santos, assentador; José Matias da Luz, sub-inspector de movimento; José Dias, lampião; Estevão Fernandes, montador das oficinas gerais; José Rava y Oton, chefe de secção; José Dinis da Costa Coelho Junior, sub-inspector do movimento; Joaquim José Rodrigues, chefe de secção; Antonio Augusto de Abreu, sub-inspector do movimento; Manuel de Sousa, inspector do movimento; Joaquim Teixeira, chefe de 1.^a classe; Augusto Bizarro, inspector principal do movimento; Antonio José Plácido estofador; Eugénia Ramires, guarda de distrito; Jacinto Noronha, agente de trans-





Em cima :— Os srs. Manuel Joaquim de Souza, Joaquim Raya e Fernando Lopes. Ao centro :— Um aspecto da sessão solene na Associação Comercial do Porto — O salão do Comboio Real e os srs. Augusto Bizarro e Julio Garcia. Em baixo :— Os srs. Silvestre da Silva, José Gabriel Marques e Guilherme Augusto Thomaz. Todos estes senhores são funcionários com mais de 50 anos de serviço na C. P.

missão; Maria da Cruz, guarda de passagem de nível; João Graniel, revisor de bilhetes; Contancia Rosa, guarda de distrito; José Pinhão, chefe de lanço; Silvestre Francisco da Silva, revisor de bilhetes; Julio Gama, inspector principal de movimento; José Martins Baptista, maquinista de manobras; Guilherme Augusto Tomaz, chefe de 1.^a classe; Fernando Lopes, sub-chefe de repartição; Julio Guilherme Pereira Garcia, idem; Maria da Conceição, guarda de distrito; Verissimo Baptista, inspector do material.

A sessão solene no Palacio da Bolsa

Pouco depois das 4 horas da tarde, realizou-se no Palacio da Bolsa uma sessão solene comemorativa do cincocentenario.

Presidiu o sr. Ricardo Spratley, presidente da Associação Comercial do Porto, tendo á sua direita os srs. ministro do comercio, coronel Raul de Andrade Peres, presidente da C. M. P.; monsenhor Antonio Joaquim Pereira, representante do bispado e Dr. Ulrich, presidente do conselho de administração da C. P.; e á esquerda, os srs. coronel Craveiro Lopes, comandante da 1.^a região Militar; major Raul da Silva Tavares, governador civil substituto, e conselheiro Fernando de Souza.

O sr. Ricardo Spratley agradeceu em nome da Associação Comercial a todas as pessoas que vieram associar-se a esta comemoração, especialmente ao corpo consular e membros da colónia estrangeira. Referiu-se ao facto que se celebrava, salientando a importância que ainda hoje representa para o país a ponte Maria Pia, único elo que liga o tráfego ferroviário do norte com o sul, mostrando de como o grande estadista Fontes Pereira de Melo, protegendo obras de fomento nacional como esta, tanto engrandeceu o país.

Concluiu fazendo votos para que o actual governo, aproveitando o actual ambiente de confiança, continue na prática de obras capazes de rejuvenescerem o crédito publico, assegurando a execução de obras de fomento já reputadas indispensáveis.

Fala o sr. conselheiro Fernando de Souza que começou por declarar ter feito a viagem no comboio especial com a mesma alegria e entusiasmo como há 50 anos.

Falou do passado, das vicissitudes porque passou a importante obra, historiando largamente com todos os seus interessantes pormenores os factos que antecederam á execução do projecto.

Foi precisamente em 1877 que principiou a sua carreira de engenheiro, acompanhando, também, as obras da construção da ponte.

Lembrou a necessidade urgente da construção dum nova ponte sobre o Douro com resistência para dar passagem ás modernas locomotivas de grande tonelagem e com a largura precisa para o assentamento dum via dupla, dada a importância do tráfego observado actualmente na linha Lisboa-Porto.

Concluindo, disse o sr. engenheiro Fernando de

Souza que o dever de todos os portugueses é, neste momento, continuar a obra dos nossos antepassados.

O sr. engenheiro Francisco Ferreira de Lima falou da obra da ponte Maria Pia, recordando as diferentes datas em que se inauguraram algumas das linhas ferreas do norte do país.

Referiu-se á necessidade de se alargar a nossa rede ferroviária, facilitando as comunicações com todos os nossos centros de actividade, desenvolvendo o turismo, tornando conhecidas as belezas de Portugal, concluindo por apelar para o sr. ministro do Comércio, Imprensa, etc., no sentido de serem devidamente cuidados os interesses nacionais.

O sr. dr. Ruy Ulrich, em nome do Conselho de



O sr. ministro do Comércio e o nosso director sr. Conselheiro Fernando de Souza, momentos depois de desembarcarem no Porto

Administração da C. P., agradeceu á Associação Comercial a iniciativa interessantíssima que teve da comemoração do cincocentenario da inauguração da ponte Maria Pia.

Referiu-se á importância técnica e económica da obra que se festeja, concluindo por falar dos projectos da C. P. relativamente a melhoramentos a introduzir nas linhas do M. D. e Sul e Sueste.

Finalmente, o sr. ministro do Comércio, saudou os promotores desta comemoração, mostrando a necessidade existente de se proteger e fomentar as indústrias, de se regular o ensino técnico, para que todos possam trabalhar e esforçar-se pelo engrandecimento da Pátria Portuguesa.

Algumas notas sobre as características principais da ponte

«Transpõe ela o Douro a uma altura da 61^m,2 so-

bre o nível das baixas águas. O seu comprimento total é de 352^m,87, sendo suportada por um arco metálico central de 160 metros de vão, apoiado na rocha, em uma e outra margem, e em sete pilares metálicos, quatro do lado de Gaia e três do lado Porto.

«Toda a estrutura metálica é de ferro laminado, sendo o seu peso total de 1:600 toneladas, pertencendo, só ao arco, 640 toneladas.

«Foi notável a rapidez da sua construção, que ainda hoje pode ser tomada como modelo, pois desde o inicio dos trabalhos, em 4 de Janeiro de 1876, levou 22 meses, sendo para notar que não se dispunha dos processos actuais de construção e montagem.

«Assim, o taboleiro foi corrido com alavancas, a esforço manual, sendo rapidamente colocado em posição sobre os pilares, em uma e outra margem.

«As provas de resistencia efectuaram-se nos dias 30 e 31 de Outubro e 1 de Novembro de 1877, por meio de comboios em movimento e com sobrecargas fixas. Ainda hoje existem, nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em serviço as locomotivas que serviram para essa provas. São: a «Marão», n.^o 15; «Gerez», n.^o 16; «Estrela», n.^o 17, e «Tamel», n.^o 18,

«Em 4 de Novembro de 1877 realizaram-se as festas de inauguração, imponentíssimas, pela qualidade das pessoas que a elas concorreram e pela enorme aglomeração de povo que, de todo o norte, ocorreu a presenciar a passagem dos comboios. Para avaliar o que foram, basta atentar em que os jornais da época desculparam a falta de acomodações e de géneros alimentícios, no Porto, indicando como detalhe curioso, que a extraordinaria subida de preços fôra até o ponto do pão de 15 reis se vender a 50 e, mais tarde, não se encontrar nem pelo dôbro.

A cerimonia da inauguração da ponte em 1877

Da estação das Devezas sairam três comboios. No primeiro tomaram lugar a familia real, o bispo do Porto, cardeal D. Americo, a direcção da Companhia Portuguesa e outros convidados. Antes, porém, da partida do primeiro comboio, aquelas individualidades ocuparam um estrado á entrada da ponte, do lado de Gaia, tendo o bispo, paramentado e ladeado de todo o clero, oficiado e seguido, a pé, pela ponte, que benzeu em varios pontos.

Avançou, depois, o comboio real. Nele não iam, porém, os principes. Estes tomaram lugar no segundo comboio.

Ainda outra prova se realizou, a passagem de um outro comboio, enorme, pois tinha vinte e quatro carruagens, contendo mil e duzentas pessoas. O entusiasmo, então, atingiu o rubro, acenando os passageiros com lenços e manifestando-se o povo nas margens e nas embarcações, que coalhavam o rio.

A Companhia Portuguesa ofereceu uma taça de «champagne» a mais de seiscentas pessoas.

O tunel primitivo é hoje um deposito da Companhia Vinicola do Norte de Portugal. Resta tambem,

como esclarecimento de importancia, indicar que esta ponte tem sido objecto de cuidados especiais por parte do serviço de via da C. P. e há alguns anos sofreu modificações e reparações importantes, levadas a cabo sem interromper o transito, o que muito honra a engenharia portuguesa e, em especial, os engenheiros da C. P.

Carlos d'Ornelas.

* * *

A Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, comemorando o sensacional acontecimento fez distribuir em magnifico papel e admiravelmente ilustrada a seguinte

NOTICIA ACERCA DA PONTE MARIA PIA

A construção das linhas férreas encontrou de princípio, em muitos países, bem poucos partidários ainda mais raros entusiastas.

Predominava a convicção de que o transporte de passageiros, e até mesmo de mercadorias, seria insignificante, jámais poderia remunerar os valiosíssimos capitais necessários à realização de obras tão dispendiosas. Conta-se até que, quando se abriu entre nós o primeiro curso da cadeira de Caminhos de Ferro, na antiga Escola do Exército, o professor encarregado da sua gerência iniciara as lições dizendo que «ela fôra criada exclusivamente para que os engenheiros portugueses não ignorassem conhecimentos de tanta actualidade, mas sem se acreditar que êsses conhecimentos podessem ter entre nós a menor aplicação prática.» E, acrescentava: «as nossas ligações comerciais são tão limitadas, que as duas maiores cidades, Lisboa e Pôrto, careceriam, quando muito, de um combóio por semana para o transporte dos passageiros e mercadorias que entre elas transitam.»

Apesar disso, em 1844, impondo-se a necessidade de não continuarmos à margem do movimento universal, fundou-se a Companhia de Obras Públicas de Portugal, especialmente consagrada ao desenvolvimento das comunicações, mas que teve uma duração efémera.

Em 1853 fundou-se com os mesmos intutos a Companhia Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, que conseguiu construir o trôço de Lisboa ao Carregado na extensão de 36 quilómetros, duma projectada linha da Capital à fronteira, trôço que foi solenemente inaugurado em 28 de Outubro de 1856.

Para a unidade da economia nacional era preciso que houvesse uma comunicação fácil entre Lisboa e Pôrto, os principais centros do comércio interno do país, até então como que divorciados ou com bem raras e difíceis relações. Era um êrro conservar separadas essas duas grandes cidades e só por meio de uma linha férrea e de uma obra importante de enge-

nharia, a ponte sobre o Douro, se poderia demolir a barreira que dividia o sul do norte de Portugal.

No propósito de se conseguir tão grande melhoria, foi promulgado o decreto de 30 de Agosto de 1852, precisamente no dia em que se criou o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, para a construção dum caminho de ferro que, partindo do Pôrto, viesse entroncar com a linha de Lisboa à fronteira.

Tendo desaparecido em 1857 a Companhia Peninsular, realizou-se em 14 de Setembro de 1859 o contrato com D. José Salamanca, que fundou a seguir a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo sido os seus estatutos aprovados no final do mesmo ano.

Começou então um período muito intenso de construção, e de tal modo que, em 29 de Agosto de 1863 a linha de Leste chegava a Elvas e em 24 de Setembro ao seu terminus, Badajoz.

A actividade da Companhia e do empreiteiro podia agora consagrar-se por completo á construção da linha do norte. Daí resultou estar concluída toda a linha desde o Entroncamento até á estação das Devezas, em Vila Nova de Gaia, em 7 de Julho de 1864.

Conseguiu-se assim uma grande parte do objectivo que se quizera atingir. A linha ferrea encontrava-se já bem perto do Porto. Esta cidade continuava, apesar disso, ligada a todo o centro e sul do país apenas por uma antiquada ponte pensil, mas a ponte sobre o Douro, por onde deveria circular o caminho de ferro, representava, pela sua extensão e violencia das correntes do rio, um problema de difícil e onerosa solução para a engenharia dêsse tempo.

O efeito da abertura da linha ferrea até Vila Nova de Gaia fazia-se já sentir de tal forma que em Setembro de 1865, realizava-se na capital do norte uma exposição internacional, que atraiu á laboriosa cidade milhares de forasteiros, o que obrigou a Companhia a organizar serviços especiais para o seu transporte.

O primeiro projecto para a construção da ponte sobre o Douro foi apresentado em 1862, mas não teve seguimento. No novo contrato de 27 de Novembro de 1865, celebrado entre o Governo e D. José Salamanca, incluia-se um novo traçado com uma nova estação de mercadorias servida por um ramal que partia de Valadares. Esse traçado não chegou porém a executar-se.

Para preparar a construção da ponte, indispensável complemento do esforço realizado, já se haviam executado todos os trabalhos necessários até à margem esquerda do Douro, compreendendo-se nesse trajecto um grande viaducto de alvenaria e um túnel de mais de 400 metros, que veio a ser abandonado no projecto que prevaleceu.

Antes de ser escolhido o projecto definitivo houve as naturais hesitações e demoras. Estudáram-se três projectos, diferindo uns dos outros no seu desenvolvimento junto ao Douro, locais escolhidos para a pas-

sagem do rio e condições técnicas da construção e exploração.

O primeiro que se elaborou foi o chamado de Campanhã; o segundo, do Campo do Cirne e o terceiro, que vem a ser adoptado, o do Seminario.

O de Campanhã saía da estação de Vila Nova de Gaia, descia pela margem do Douro até ao Areinho em declives fortes e prolongados. No Areinho passava o rio numa ponte de 506 metros entre os encontros e a 23^m,90 acima da baixamar. Seguia depois em patamar, na extensão de 760 metros pela encosta do Vale de Campanhã, sendo nesse patamar que se deveria construir a estação terminus da linha do Norte. A ligação com os caminhos de ferro do Minho teria de fazer-se por um ramal que, seguindo o Vale de Campanhã, iria encontrar a directriz dêstes caminhos de ferro proximo a Rio Tinto, a seis quilometros da estação de Campanhã. A execução dêste projecto apresentava grandes dificuldades pelos movimentos de terras e obras de arte que exigia e era sobretudo inconveniente porque o trajecto de Campanhã para o Pôrto teria de fazer-se por uma rua muito íngreme, com rampa de 11 centimetros por metro, ou pela estrada marginal do Douro, que em parte é coberta pelas cheias, numa extensão superior a trez quilometros.

O do Campo do Cirne apresentava a directriz do de Campanhã até ao quilómetro 2,400, continuando pela encosta até ao sitio de Pedra Salgada, a 4 quilómetros de Gaia, e ali atravessava o rio numa ponte de 534^m,14 de extensão a 27^m,19 acima da baixamar. Depois encaminhava-se numa rampa áspera até á povoação de Pero Negro e voltando á esquerda continuava sempre a subir até ao Campo do Cirne, onde deveria construir-se a estação terminus. Tinha mais de 3 quilómetros de rampas da mesma inclinação. A execução dêste projecto tornar-se-ia muito onerosa porque, principalmente próximo do Campo de Cirne, era neessário fazer-se um corte em rocha dura, de 17 metros de altura, com largura, pelo menos, para trez ou quatro vias, o mínimo indispensavel para uma estação como a do Porto.

Finalmente, o do Seminario tinha tambem a mesma directriz das anteriores até á Rua da Bandeira, em Gaia, onde inflectia para a esquerda, indo passar à Serra do Pilar numa trincheira profunda. Descia depois para o rio, atravessando-o em frente do antigo Seminario, numa ponte com a extensão de 302 metros entre o limite dos aterros e a 62 metros acima da baixamar. Passado o rio, entrava num tunel de 113 metros e subia até um extenso patamar onde se construiria a estação do Pôrto, comum a todas as linhas ferreas que partem desta cidade. A extensão da linha de Gaia até ao limite da estação para o lado do Norte é de pouco mais de 4 quilometros; as comunicações da estação com o centro da cidade são muito faceis.

O primeiro projecto, o de Campanhã, que fôra aprovado pelas estações superiores, chegando mesmo a construir-se algumas obras de arte que há no trajecto de Gaia á margem esquerda do Douro, foi mais

tarde condenado, por o terminus da linha ficar a grande distancia do centro do Porto e as comunicações com a cidade serem muito dificeis e incomodas.

Portanto se estudou o do Campo de Cirne, que tambem não foi adoptado. Tinha uma extensão quase tripla do projecto do Seminario, um perfil muito desfavoravel, com perto de 7 quilometros de inclinação igual ou superior a 15 milimetros por metro, o que não sucedia no que foi preferido, e exigia uma reversão para se obter a ligação com os caminhos de ferro do Minho, o que obrigaria os passageiros a um percurso inútil de mais de 2 quilometros.

No do Seminario a ligação podia fazer-se directamente, tendo a estação que a Companhia ia construir todo o carácter duma estação de passagem.

Foi portanto, este o preferido, e a estação construída no logar do Pinheiro bastante afastado do de Campanhã, do primeiro projecto, ao contrario do que muitos então supunham.

O autor dêste projecto foi o engenheiro Pedro Inacio Lopes, que fizera como pensionista do Estado, o curso de engenharia civil na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, e que durante longos anos, marcou a sua individualidade como uma das de maior relêvo da engenharia portuguesa num dos periodos mais brilhantes desta corporação.

Desempenhou durante a sua vida oficial as mais honrosas e dificeis comissões de serviço, e entre outras a de director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses de 1885 a 1900 e a de director dos Caminhos de Ferro do Estado.

A sua intervenção na obra a que nos estamos referindo foi das mais importantes, não só como autor do traçado do ultimo trôço da linha, mas como director dos trabalhos da sua construcção, cabendo-lhe nessa qualidade a construcção dos alicerces e da parte imediata aos encontros dos arcos da futura ponte, missão de que se desempenhou com a maior competencia, merecendo por êsses títulos homenagens que lhe foram prestadas tanto pela Companhia, como pela cidade do Porto.

Só restava agora a construção da ponte. A Companhia elaborou o respectivo caderno de encargos, e consultou as casas que gozavam de maiores creditos nessa época, preferindo o projecto da casa Eiffel, elaborado pelo engenheiro Seyrig, sob a direcção do seu eminentíssimo chefe.

Acerca dêsse trabalho fôram consultados engenheiros de maior renome como Krantz, de reputação mundial, L. Molinos e H. de Dion, respectivamente presidente e vice-presidente da Sociedade dos Engenheiros Civis de França, que formularam um parecer nos termos mais lisongeiros, não só ácerca da seriedade como o projecto fôra elaborado, mas tambem de viabilidade da sua execução. Foi tambem ouvida a Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, que o aprovou sem a menor reserva, firmando o respectivo parecer os engenheiros Caetano Alberto Maia, Crisostomo d'Abreu e Souza, Augusto Cesar Teles de Moraes,

Hermegildo Gomes de Palma, Conde de Valbom e Carlos Ribeiro.

A construção começou com a maior intensidade em Janeiro de 1876 dirigida por Alexandre Gustavo Eiffel que tinha já no seu activo a direcção de obras de engenharia muito importantes e perpetuou o seu nome na torre que se ergue em Paris, no Campo de Marte.

Nos meados de Outubro de 1877 a ponte considerava-se terminada. Assim, em 17 dêsse mês, o Director da Fiscalisação dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte informava o Ministério das Obras Públicas de que ela estaria em condições de se lhe fazerem as provas necessárias a partir do dia 25. O Ministério, no dia 20 nomeou uma comissão formada pelos engenheiros João Crisostomo de Abreu e Sousa, João Joaquim de Matos e Cândido Xavier Cordeiro para examinar a secção das obras e proceder a essas provas.

O comprimento da ponte é, na totalidade, de 354 metros. Tem cinco pilares de ferro assentes em cantaaria, o primeiro de 14,980 metros, o segundo e quinto de 35,980, e o terceiro e quartos de 42,980. É dividida em seis vãos, sendo três deles de 37,390 metros: dois de 37,400 e o vâo correspondente ao arco, de 167 metros; a sua altura relativamente ao nível de baixamar é de 60,11 metros.

Foi no 4 de Novembro de 1877, que se inaugurou com toda a solennidade, o trôço de linhas entre Gaia e Campanhã. À inauguração assistiram, a família real, os representantes dos mais altos poderes do Estado, indivíduos das classes mais preponderantes, bem como o povo, que se associou com a maior sinceridade a uma festa que tinha todo o carácter de nacional.

A imprensa, no dia seguinte, publicava notas interessantes, sobre a forma como decorrera a cerimónia.

Às 11 horas da manhã já os convidados estavam reunidos nas Devezas, vendo-se ali as figuras mais representativas da sociedade portuguesa dessa época. Organizou-se um combóio para a sua condução, composto de vinte e quatro carruagens que transportou mais de 1.200 pessoas, tendo-se posto em marcha à uma e meia da tarde, gastando 5 a 6 minutos a chegar ao local onde se devia efectuar a descida. Em todas as elevações das duas margens do rio, em todos os lugares donde se podia avistar a ponte e o local de cerimónia, aglomeravam-se dezenas de milhares de pessoas, enchendo o quadro de animação. No rio, a jazante e a montante sulcavam as águas centenas de barcos engalanados e festivos.

Em frente da ponte fôra construida uma grande tribuna para os que deviam assistir à cerimónia da benção, tendo à direita o pavilhão real e a capela onde o Prelado devia paramentar-se. Os regimentos de Infantaria 14 e 18 formavam em linha na explanada da serra.

O combóio que trouxera os convidados recolheu depois à estação das Devezas, para desta seguir o combóio real, que era formado por seis carruagens e um salão. Vinham nele Suas Magestades e Altezas, Minis-

etros da Justiça, de Obras Públcas e da Guerra, bispo D. Américo, General da Divisão, Governador Civil, membros do Corpo Diplomático, Direcção da Companhia e autoridades. Logo que Suas Magestades entraram no pavilhão receberam ali a Direcção da Companhia e os engenheiros nacionais e estrangeiros que haviam colaborado na execução da notável obra de arte.

Procedeu-se seguida á cerimónia da benção. O bispo, revestiu-se de capa de asperges, mitra e báculo, precedido pela cruz e acompanhado por grande número de dignidades eclesiásticas, saiu da capela. Fechavam êsse préstito o Ministro das Obras Públcas, a Direcção e Engenheiros da Companhia. O prelado atravessou tôda a ponte que mais de uma vez benzeu.

Depois de recolher á capela, seguiu-se a passagem dos combóios.

No primeiro tomaram lugar o Rei, a Rainha, Infante D. Afonso, Comitiva Régia, membros do Corpo Diplomático, Direcção da Companhia, seus engenheiros e funcionários. Foi indiscritível o entusiasmo da multidão. O mesmo combóio voltou á extremidade da ponte para receber o Príncipe D. Carlos, o Infante D. Augusto, autoridades e convidados. As manifestações dos assistentes repetiram-se calorosamente. Um dos momentos de maior comoção foi aquele em que, em plena ponte, o Rei D. Luís, colocou no peito do Engenheiro Pedro Inácio Lopes as insígnias da Ordem de Santiago.

Lendo-se hoje a lista dos que assistiram a essa imponente inauguração veem-se ali os nomes mais ilustres de Portugal do último quartel do século XIX, na aristocracia, política, sciências, exército, finanças, indústrias, comércio e na imprensa. Raros, bem raros, vivem ainda hoje.

Estava assim completa e em exploração uma obra de arte do mais alto valor e destinada a ter uma enorme influência no desenvolvimento da riqueza e economia do país. Os seus efeitos sentiram-se desde logo.

No ano de 1877, com dois meses de linha completa até á cidade do Porto, o movimento ascendente e descendente foi de 19.326 passageiros, e 4.289 toneladas de mercadorias.

No ano imediato êsse movimento aumentou consideravelmente, tendo sido de 131.903 passageiros e 4.288 toneladas de mercadorias.

O movimento cresceu interruptamente, como era natural que sucedesse, atingindo no ano findo, estes números: passageiros 1.314.689, mercadorias 406.011 toneladas.

Como se teria resentido o progresso nacional se por mais tempo houvessemos demorado tão util e importante melhoramento!

Para comemorar êste notável acontecimento, a benemérita Associação Comercial do Porto incumbiu o gravador Molarinho de gravar uma artística medalha em cobre, no anverso da qual se vê a ponte com a indicação das suas características e uma cercadura em que se lêem as seguintes palavras; *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Ponte Metálica sobre o Douro no Porto*, e no reverso a data do início dos trabalhos e da inauguração por Suas Magestades, nome do Administrador Delegado do Conselho da Companhia, em Paris, D. J. de la Gandara, do Administrador Delegado da Companhia J. O. de Sampaio, do Director da Companhia Manoel Afonso Espregueira, do engenheiro Chefe da Construção, Pedro Inacio Lopes, e da casa construtora G. Eiffel & C.^a.

A glória colhida da construção da ponte chegava realmente á larga para todos os que ali se mencionavam. Por isso, muitos anos depois, o engenheiro Eiffel, já em plena glória no banquete que durante a exposição de Paris de 1889 a Sociedade dos Engenheiros Civis de França ofereceu ao representante da engenharia portuguesa, dizia estas palavras de orgulho e de saudade: «Je ne peux oublier que c'est dans ce pays que j'ai emporté mes premiers succès».

A locomotiva e o abastecimento de carvão

Um dos ultimos numeros do *Bulletin de L'Association International do Congrès de Chemins de Fer*, faz a descrição de uma instalação feita pela London Midland and Scottish Railway, para abastecer mecanicamente de carvão as locomotivas, instalação cujas caracteristicas são as seguintes:

1.^º— A possibilidade de ter em stock uma tonelagem de carvão suficiente para dispensar o trabalho nocturno ou dominical da descarga dos vagons de hulha:

2.^º— O emprego do carvão tal qual vem da mina, sem ser preciso faze-lo passar pelo triturador:

3.^º— Rapidez de manobra, com o minimo de energia e de trabalho:

4.^º— Limitação da superficie ocupada pelas instalações e do custo das fundações.

A instalação comprehende dois paióes de aço, colocados dos dois lados de uma cabine central, debaixo da qual se encontram os aparelhos de levantar os vagons. Cada paiol pôde alojar 150 toneladas de carvão e é munido de duas valvulas de descarga e de duas calhas, de forma que podem ser abastecidas ao mesmo tempo quatro locomotivas, duas de cada lado.

Sobre o ascensor, solidamente construido, são os vagons fixados por meio de quatro gramos de ferro.

No que diz respeito á capacidade de rendimento da instalação, o tempo necessario para elevar um vagão, carrega-lo e pol-o outra vez no chão é, em média, de quatro minutos e trinta segundos.

Pôde-se, pois, manobrar de dez vagons por hora, e, tendo estes vagons dez toneladas, a capacidade horaria da instalação é de 100 toneladas.

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

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 957)

Art. 4.º A classificação provisória dos caminhos de ferro é decretado pelo Governo, depois da verificação da utilidade pública, não podendo tornar-se definitiva senão em virtude do diploma com força de lei que autorize a construção pelo Estado ou a concessão das linhas classificadas a indivíduos ou empresas.

§ único. Exceptuam-se das disposições deste artigo as linhas de interesse particular, de menos de 10 quilómetros de extensão, construídas sem encargo para o Estado, cuja classificação definitiva é feito por diploma do Poder Executivo, depois de verificada a utilidade pública,

Art. 5.º A revisão dos planos das rôdes complementares de caminhos de ferro classificados por decreto posterior à lei de 14 de Julho de 1899 é confiada a uma comissão composta de dois engenheiros vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e um engenheiro delegado de cada uma das Administrações Gerais de Estradas e Turismo e dos Serviços Hidráulicos, um engenheiro delegado da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, um engenheiro delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra, um engenheiro chefe da Secção de Estudos da Divisão Central da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. A comissão terá por secretário o engenheiro chefe da Secção de Estudos da Divisão Central da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, escolherá o presidente e nomeará os relatores.

§ único. A comissão técnica a que se refere este artigo é cometido também o encargo de propor a ordem que se deverá seguir na construção das linhas complementares, tendo em atenção que deve ser dada quanto possível:

1.º Preferência à conclusão das linhas e ramais complementares cuja construção esteja iniciada;

2.º Preferência às linhas cuja construção seja elemento de desenvolvimento para o tráfego de portos de mar ou fluviais e de exploração de minas de carvão.

Art. 6.º A comissão técnica a que se refere o artigo anterior, ouvindo as actuais empresas, elabora o plano geral da rede ferroviária, tendo em conta as necessidades e conveniências de cada região, procedendo em seguida ao inquérito público nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898.

Art. 7.º Efectuadas pela comissão as modificações que os resultados do inquérito aconselham, o plano acompanhado do respectivo justificativo é submetido sucessivamente ao exame da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Este, tendo em conta o parecer daquela estação consultiva propõe o plano sobre o qual o Governo se pronuncia, fazendo-se, por diploma com força de lei, a classificação das linhas nelas incluídas e que podem ser concedidas ou construídas directamente pelo Estado, bem como a ordem de preferência para a execução do plano adoptado.

§ único. A verificação anterior de utilidade pública de linhas férreas não compreendidas no plano a que se refere o artigo 7.º é efectuada nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, competindo à Direcção Geral de Caminhos de Ferro proceder ao respectivo inquérito, sobre cujos resultados é ouvida a Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro proporá ao Governo, dentro do prazo de um ano a contar do diploma a que se refere o artigo 7.º, um plano de agrupamento das linhas do País construídas ou apenas classificadas, por forma que se assegure a unidade de exploração de cada grupo, segundo as afinidades geográficas e económicas das linhas que o formam.

Art. 9.º Adoptado pelo Governo, mediante diploma com força de lei, o plano de agrupamento a que se refere o artigo anterior, será este pelo mesmo gradualmente realizado, promovendo as fusões, cedências, resgates e revisões de contratos para isso necessários.

§ único. Ficam excluídos do agrupamento:

1.º Os caminhos de ferro que constituam viação urbana, nos termos do artigo 1.º, § 2.º;

2.º Os caminhos de ferro mineiros a que se refere o § 3.º do mesmo artigo.

Art. 10.º As linhas complementares de cada grupo, classificadas e não construídas, são concedidas à empresa exploradora do grugo, nos termos do presente decreto, e só quando esta escuse a concessão, por motivos que o Governo julge aceitáveis, podem ser concedidas a outra empresa ou construídas por conta do Estado e entregues neste último caso à empresa exploradora do grupo, mediante contrato especial.

§ único. Nos casos de concessão os trabalhos de construção serão executados por concurso público, com direito de preferência para a empresa concessionária, sob a fiscalização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 11.º Se qualquer corporação pública ou entidade particular pedir prioridade para a construção de uma linha já classificada e incluída em um dos agrupamentos estabelecidos ao abrigo do presente decreto, poderá esse pedido ser atendido pelo Governo, mediante parecer favorável do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, abrindo-se concurso e observando-se as seguintes condições:

a) Apresentação dum projecto que mereça a aprovação das instâncias consultivas competentes, se não existir projecto aprovado, de iniciativa do Governo ou da empresa concessionária do agrupamento;

b) Oferta duma redução importante no custo da construção em relação ao orçamento do projecto aprovado, ou outra espécie de vantagem que seja julgada digna de aceitação pelo Governo;

c) Realização das obras sob a vigilância e fiscalização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Quando houver vários pedidos de prioridade para a construção de linhas diferentes, o Governo determinará a ordem da construção, tendo em atenção o interesse público de cada uma das linhas.

§ 2.º Em igualdade de condições terão preferência os pedidos das corporações públicas e entre estas as administrativas.

§ 3.º É garantido o direito de opção para as construções assim requeridas; em primeiro lugar à empresa concessionária do agrupamento a que pertencer a nova linha; e em segundo lugar ao requerente da construção da linha, entendendo-se que com o direito de opção assume a empresa ou o requerente as obrigações e direitos consignados nos cadernos de encargos.

§ 4.º Em qualquer dos casos previstos no presente artigo a exploração é confiada à empresa concessionária do grupo, mediante contrato especial.

CAPÍTULO II

Recurso para construção das linhas—Fundo especial de caminhos de ferro

Art. 12.^º É constituído um fundo especial denominado Fundo especial de caminhos de ferro, que abrange e substitui o Fundo especial de Caminhos de Ferro do Estado, criado pela lei de 14 de Julho de 1899 e reformado pelo decreto n.º 8924, de 18 de Junho de 1923.

Art. 13.^º Constituem receita do fundo especial :

1.^º o produto do imposto ferroviário em todas as linhas do País, depois de deduzida para o Tesouro a quantia equivalente a 20 por cento do mesmo imposto ;

2.^º As receitas fora do tráfego dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, excluindo-se os juros de capital, e as receitas destinadas pelo Governo a fins da assistência ao pessoal ;

3.^º O excesso das receitas líquidas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, além da quantia fixada para ser entregue ao Tesouro ;

4.^º Todos os reembolsos de adiantamentos para complemento de juro ou de anuïdade garantidos e respectivos para a construção de linhas portuguesas do continente que tenham sido ou venham a ser concedidos por conta do fundo especial ;

5.^º O produto eventual de adicionais às contribuições gerais do Estado em determinados concelhos, lançados de acordo com as respectivas câmaras municipais, para ocorrer às despesas de construção ou a garantias de juro de caminhos de ferro que os sirvam ;

6.^º A participação do Estado nas receitas das linhas cuja exploração seja confiada a empresas por arrendamento ou por outra espécie de contratos, depois de deduzida a parte que deve reverter para o Tesouro, como renda fixa ;

7.^º Os juros de depósito das receitas pertencentes ao fundo especial ;

8.^º Os depósitos de garantia de quaisquer contratos de concessão, construção ou fornecimentos relativos a caminhos de ferro, quando revertam para o Estado ;

9.^º O produto de operações de crédito para obras e aquisições da conta de estabelecimento de caminhos de ferro, contraídas pelas fôrças do fundo especial ;

10.^º As quantias que forem destinadas extraordinariamente pelo Governo ou por corpos administrativos para este fundo.

§ 1.^º As percentagens e outras receitas a que se refere este artigo serão revistas de cinco em cinco anos, tendo em atenção a situação financeira do fundo especial e os encargos prováveis a satisfazer, derivados tanto de operações já efectuadas como das previstas para o futuro quinquénio.

§ 2.^º As actuais receitas do Fundo especial de caminhos de ferro do Estado revertem para o Fundo especial de caminhos de ferro, bem como os encargos que actualmente tem.

Art. 14.^º O fundo especial é exclusivamente destinado :

1.^º A construções, obras complementares e aquisição de material de qualquer espécie que devam figurar em conta de estabelecimento de linhas construídas por conta do Estado e exploradas pelo mesmo ou por empresas arrendatárias ;

2.^º A adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro ou anuïdades garantidas nos termos do artigo 46.^º ou a outras subvenções a linhas portuguesas do continente concedidas a empresas ;

3.^º A estudos de novas linhas, mandados fazer pelo Governo ;

4.^º Aos encargos de operações de crédito que recaiam sobre o Fundo especial de caminhos de ferro do Estado e aos dos previstos no artigo 13.^º, n.º 10.^º ;

5.^º A subsidiar a construção e grande reparação das estradas de acesso às estações de caminhos de ferro até 10 quilómetros das mesmas, e à subsidiar conjuntamente com a Administração Geral das Estradas e Turismo, câmaras municipais e empresas, a construção de variantes de estradas para supressão de passagens de nível de reconhecida importância e quaisquer melhoramentos quando o Governo, ouvidas as estações oficiais, o determinar, adentro dos limites da dotação anualmente fixada, sob proposta do Conselho Superior de Caminhos de Ferro ;

6.^º A cobrir as despesas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. Na aplicação do fundo especial deverá ter-se em vista concluir no mais curto prazo de tempo possível as obras de caminhos de ferro já iniciadas e que estejam incluídas no plano elaborado pela comissão a que se refere o artigo 5.^º e pela ordem da preferência que lhes fôr designada.

Gerência do fundo especial

Art. 15.^º A gerência do fundo especial é confiada superiormente à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por delegação do Ministro do Comércio e Comunicações e exercida por uma comissão administrativa presidida pelo respectivo director geral e composta dos chefes das Divisões central, de Via e Obras e Construção, de Matrial e Tracção e do vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, director dos serviços da 8.^a Repartição da Contabilidade Pública, e de um vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, escolhido entre os delegados das associações de agricultura, comerciais e industriais no mesmo Conselho.

Art. 16.^º As receitas do fundo especial são depositados na Caixa Geral de Depósitos, nos termos seguintes :

1.^º O produto líquido do imposto ferroviário, as receitas fora do tráfego e o excesso da receita líquida prevista no artigo 13.^º, n.º 3.^º, nos caminhos de ferro explorados pelo Estado são mensalmente depositados pelas respectivas direcções, que imediatamente enviam nota de depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro ;

3.^º Os reembolsos, as participações de receitas e os depósitos a que se refere o artigo 13.^º, n.ºs 4.^º 6.^º e 8.^º, são depositados pelas respectivas entidades mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que providenciará sobre a transferência dos depósitos para a conta do fundo especial ;

4.^º O produto de adicionais a que se refere o artigo 13.^º, n.º 5.^º, é depositado, nos termos e prazos regulamentares, pelas estações exactores respectivas, que notificam imediatamente o depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro ;

5.^º Os juros a que se refere o artigo 13.^º, n.º 7.^º, são liquidados periodicamente pela Caixa Geral nos termos usuais e encorporados no depósito, notificando-se a operação de capitalização efectuada à mesma Direcção Geral de Caminhos de Ferro ;

6.^º O produto das operações previstas no artigo 13.^º, n.º 10.^º, é depositado mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro pela entidade com a qual foram contratadas ;

7.^º Os subsídios previstos no artigo 13.^º, n.º 11.^º, são depositados pela entidade que os concede, notificando o depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 17.^º A distribuição de recurso disponíveis do fundo especial é feita, para cada ano económico, com antecedência de três meses pelo menos, no orçamento das suas receitas e encargos, aprovado por diploma legal e precedido de parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sob proposta da comissão administrativa, que será publicado com o mesmo diploma.

(Continua)

Ainda a situação da imprensa

A «Revista Insular e de Turismo» fez um apelo aos seus leitores e sobre cujos efeitos fez as seguintes considerações:

COMEÇA felizmente a ter os seus echos o apelo que aqui fizemos aos nossos amigos, aos nossos anunciantes, aos nossos assignantes e aos nossos simples leitores.

Alegra-nos a alma vermos que um jornal como o *Correio dos Açores* dirigido pela alta envergadura moral e intelectual de José Bruno soube interpretar, secundando-as com a sua solidariedade, as palavras escriptas nesta *Revista*.

Se todos os açoreanos assim procedessem seria facil que, dentro em pouco, os nossos esforços fossem coroados dos melhores e mais felizes resultados.

Mas não. Acostumados ao habito de desfazer, desdenhar e denegrir as obras de outrem, preocupam-se com detalhes minimos e não põem as suas boas vontades ao serviço do nosso trabalho que é o de chamar, por meio do Turismo, os estrangeiros (e os proprios portugueses pouco viajados em nossa terra) a admirar as maravilhas do nosso paiz e particularmente as maravilhas dos Açores e da Madeira.

E como fazer a propaganda d'ellas?

Assim: escrevendo, fazendo a descrição d'ellas, mostrando-as em gravuras, por meio de uma publicação da indole desta Revista.

Tanto o comprehendeu e assim o demonstrou o nosso querido amigo Dr. José Bruno quando no seu admiravel *Correio dos Açores* disse:

«Como de costume, muitas gravuras ilustram tambem este numero que mantem o interesse que a dedicação de Carlos de Ornelas por tudo o que respeita á propaganda das Ilhas Adjacentes tem criado em volta da *Revista Insular e de Turismo*».

São consoladoras palavras que nos enchem de orgulho porquanto partem de quem possue a autoridade indispensavel e os mais rigorosos requisitos para apreciar o nosso trabalho jornalistico em favor da nossa terra.

Podem não sair dos bicos da nossa pena as frases buriladas dos grandes mestres; podem os voos da nossa inteligencia não ir além dos muros da mediocridade e não atingir nunca as alturas das aguias do genio mas o que, com certeza, salta aos olhos dos nossos queridissimos leitores é a sinceridade das nossas convicções e a independencia firme do nosso caracter.

Por isso mesmo temos sempre, em momentos como este, a solidariedade de pessoas cujas qualidades de inteligencia são para nós o nosso melhor esteio.

Diz ainda o *Correio dos Açores*, que transcreve, na integra, o apelo publicado por nós no numero 11 da Revista:

«Abre este numero um apelo aos povos dos dois Arquipelagos, que merece ter a mais larga publicidade.

Ao reproduzi-lo nestas colunas, associamo-nos ás palavras em que é formulado chamando para ele a atenção de todo o publico.

Não precisam os nossos conterraneos de que lhes digamos a importancia do serviço que aos interesses das nossas ilhas e á sua propaganda presta a *Revista Insular*. Todos facilmente avaliam tambem o que a sua publicação representa de esforço e boa vontade.. Não é uma empreza comercial ou industrial á procura de lucros: é uma obra desinteressada, empreendida e mantida por um sentimento de devotado amor a estas ilhas. Como tal, merece todo o apoio e toda a solidariedade das populações insulanas.

Pela certeza de que esta noção existe bem viva no publico dos dois Arquipelagos, estamos convencidos de que não ficará sem um largo eco este apelo que lhe dirige agora a *Revista Insular e de Turismo*».

Aos nossos colegas do *Correio dos Açores*, ao seu insigne director e nosso querido amigo Dr. José Bruno, apresentamos os nossos melhores agradecimentos esperando que as suas dignas palavras tenham echo nos corações dos nossos ilustres conterraneos.

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

Tinta Anti-corrossiva CARSON'S

fabricada pelos Srs. Walter Carson & Sons, LONDRES

Usada com pleno agrado nas pinturas das pontes de:

FORTH

TAY

St. LAWRENCE

HAWKESBURY

E nos principais CAMINHOS DE FERRO de Inglaterra
e suas Colonias

Depositarios para Portugal e Colonias:

MARIO COSTA & C.^a L.^{da}

PORTO—Rua do Almada, n.^o 30, 1.^o e 2.^o

⇒ Telefone 2571 ⇌

Fornecemos a todos os Srs. Engenheiros que no-las requisitem, amostras gratis de 2 Ks
desta tinta. Rogamos o favor de na vossa correspondencia para a nossa firma mencionarem esta
revista.



R. Santa Catarina, 135

— PORTO —

E' uma industria nova no país,
que fabrica mecanicamente bló-
cos de beton, de cimento para
todos os generos de construções.

Fabrica em: MATOSINHOS

Construa a sua casa com o seu rendimento
mensal disponivel.



Temos projetos para todos os preços des-
de a modesta casa de operario até aos mais
luxuosos palacetes.



Construções rápidas; seguras; dura-
ção eterna, portanto sem dispendio
de reparação; economicas, conforta-
veis; higienicas, hidrofugas e incom-
bustiveis

* * * * *
Temos já muitas construções prontas e
entregues que podemos mostrar. Temos
cartas abonando a nossa competencia e
probidade nas construções e atestando
a completa satisfação dos clientes ser-
vidos. Peça o catalogo F. C. G.
* * * * *

RELEMBRANDO UM PASSADO DISTANTE

EM QUE SE FALA UM POUCO DO QUE FORAM AS OBRAS DA 5.^a SECÇÃO, DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE, E DOS PRINCIPAIS FACTOS QUE COM ELAS ————— TIVERAM CORRELAÇÃO —————

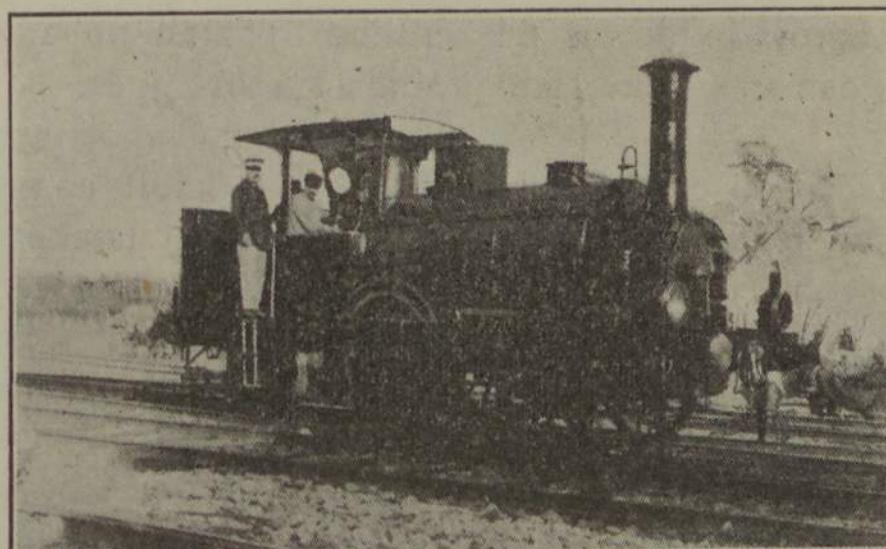
Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

AINDA mal se extinguiram os écos da comemoração do 50.^º aniversario da inauguração da ponte D. Maria Pia na cidade da Virgem. Obra que ainda hoje se impõe pelo arrojo da sua concepção, e pela elegancia das suas linhas — a maior e mais difícil de todas as obras de arte que até nossos dias se construiu nos caminhos de ferro portuguezes, a que marca uma epoca de grande actividade, e demonstra a existencia dumha pleidade de engenheiros que deixaram marcada por uma forma brilhante, a sua actividade em todas as obras realisadas nos ultimos cincuenta anos.

Sendo assim, merece a pena que façamos uma desenvolvida referencia do que foi essa enorme campanha de actividade, relatando aos nossos leitores as principaes fases por que passaram as obras da chamada 5.^a secção, ultima etape da construção do caminho de ferro que liga a capital do paiz á segunda cidade — a laboriosa cidade do Porto, de tão nobres e gloriosas tradições.

Aos profanos, á'queles a quem possa fazer confusão a insistencia com que se fala n'este artigo nas obras da 5.^a secção, e não na ponte D. Maria Pia, devemos um esclarecimento que justifica a nossa teimosia. As obras da 5.^a secção ficou devendo a Companhia Real, medidas governativas de grande alcance financeiro, que a salvaram das pre-

carias circunstancias em que se encontrava, como o afirmou na assemblea geral de 16 de Setembro de 1864, o acionista Fernando Palla, e mais tarde em 1912, o deputado Severiano José da Silva, no seu folheto *Resgate dos Caminhos de Ferro*.



A maquina do Comboio inaugural
Cliche cedido gentilmente pelo Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Fontanellaz

Fontes Pereira de Melo em 9 de Novembro do mesmo ano, fez publicar uma portaria com as instruções necessarias para o serviço da comissão encarregada do estudo da directriz do caminho de ferro do norte, comissão que era constituida pelo capitão do corpo de estado maior Francisco Maria de Sousa Brandão, do tenente de Artilharia José Anselmo Gromicho Couceiro e do engenheiro civil Joaquim Nunes de Aguiar.

N'essa portaria se determinava que a comissão deveria estudar a passagem da linha de caminho de ferro da margem esquerda do Douro para a direita, e seu acesso á cidade do Porto, com o fim de que a estação de chegada no Porto fousse na margem direita, e de que no futuro se podesse continuar a linha ao longo do Douro e do Minho.

Não deixa de ser interessante relembrar que quando em 1855, com mais intensidade se falava num projecto de linha ferrea do Porto a Coimbra,

ligando nesta ultima cidade com a estrada real de Coimbra a Lisboa, se levantou na Camara dos Deputados grossa celeuma, sendo o governo vivamente atacado, chegando a ser enviado para a mesa uma representação, subscrita por mais de 60 deputados a favor da construção da estrada de Coimbra ao Porto, de preferencia á linha ferrea.

Fontes entendia que tudo seguia vigorosamente, e por essa razão julgou conveniente a vinda a Portugal de um engenheiro especializado a fim de proceder por conta do Estado a um serio estudo sobre caminho de Ferro.

O escolhido foi Mr. Watier, engenheiro de pontes e calçadas, que chegou a Portugal em 25 de Janeiro de 1856. Mas o Governo, encarregou-o por portaria de 7 de Fevereiro de ir dirigir as obras do caminho de ferro de Lisboa a Santarem. Obras que se encontravam paralisadas desde Setembro, o que motivou só dár começo aos seus trabalhos nos mezes de Maio e Abril tendo como seu principal colaborador, Mr. Boura.

Em 14 de Abril de 1857 o Parlamento auctorisou o governo a contractar com a Companhia representada por sir Samuel Morton Peto, o complemento do caminho de ferro de Lisboa a Santarem e continuaçao d'ele até ao Porto, passando por Coimbra, segundo os projectos definitivos que fossem aprovados pelo governo.

Esse contrato provisorio foi aprovado depois de largos debates na imprensa e nas camaras, convertido na lei de 4 de Junho.

Por esse contracto a continuaçao do caminho de ferro para o Porto começaria trez mezes depois de Sir Morton Peto constituir a companhia.

O governo dava a subvençao de 5.500 libras por kilometro, por uma extensão total de 328,500^m, verificada pelo projecto feito por Mr. Watier.

Devendo os encargos anuaes resultantes d'esta operação não excederem a importancia de 509.000\$000.

Rescindido o contrato de 18 de agosto de 1853, entre o governo e a Companhia Peninsular, foi então publicado o decreto de 29 de Agosto do mesmo ano. que aprovava o contrato definitivo com sir Samuel Morton, mas as dificuldades encontradas em Londres para a constituição da Companhia foram grandes, o que forçou a apresentar ao governo uma nova proposta modificando algumas das bases do contrato, comprometendo-se a construir o caminho de ferro entre a Ponte de Asseca e Tomar em tres anos, e entre Pombal e a margem esquerda do Douro pelo preço da subvençao, declarando que o troço comprehendido entre Tomar e Pombal seria construido quando a companhia estivesse constituída.

O governo tinha demonstrado um grande interesse em que este concessionario levasse a bom termo os seus projectos, motivo porque apresentou á Camara dos deputados, em 21 de Fevereiro de 1859, a sua nova proposta, que foi combatida, tendo tido parcer desfavoravel das comissões de Fazenda

e de Obras Publicas. não chegando a discutir-se esses pareceres.

Esta proposta deixou mal colocado o governo do Duque de Loulé, que já bastante enfraquecido pediu a demissão.

Apesar da proposta Morton Peto ter sido rejeitada pelas comissões parlamentares, o Ministerio do Duque da Terceira não pode rescindir o respectivo contracto, porque a isso se opunha o paragrafo primeiro do artigo 66 que dizia : « De acordo com o Governo este poderia ser prorrogado se o exigir o estado do mercado, atestado pelo presidente do Stock Exchange »

N'estas condições, o ministro das obras publicas, Antonio de Serpa Pimentel, fez publicar em 13 de Abril uma portaria fixando o dia 31 de Maio de 1859, para termo final da prorrogação do prazo, de que trata o paragrafo acima citado, e com o representante do concessionario tivesse declarado que até ao mencionado dia 31 de Maio, não tinha conseguido formar a companhia, foi por decreto de 6 de Junho de 1859 rescindindo o referido contracto.

E neste momento que surge um homem, um estrangeiro, com qualidades que merece apena por no devido destaque. Chamava-se D. José Salamanca e não era um profano, pois tinha construido alguns caminhos de ferro em Italia e no seu paiz. O seu ultimo trabalho tinha sido a construção da linha de Madrid a Aranjuez.

Este homem de accão energica e decessiva não era só um habil construtor de caminhos de ferro, demonstrou ser tambem um completo homem de negocios, e de sociedade. Sabendo dirigir como tecnico uma dificilima empresa, e simultaneamente financia-la, deixando sempre em todos os seus actos um traço da sua rara elegancia moral.

Estes predicados, fizeram d'ele o preferido pelo governo, que fez organizar o projecto para o concurso, projecto que foi rodeado de mil cautelas, pois ele teria que ser presente á Camara e os insuccessos anteriores, faziam prever uma larga discussão.

Foi em 30 de Junho de 1859, que se assinou o contrato provisorio entre o Governo e D. José de Salamanca, para a construção das linhas ferreas do Norte Leste, sendo o concurso aberto na mesma data, e pelo espaço de 40 dias.

Aberto o concurso em 12 de Setembro constatou-se a existencia de um só concorrente — D. José de Salamanca, aquem foi adjudicada essa construção nos termos e mais condições que constavam do respectivo anuncio.

O contracto definitivo foi assinado 2 dias depois no Gabinete do então ministro das Obras Publicas, Antonio de Serpa Pimentel.

Este contracto pode pois considerar-se como a pedra basilar do nosso edificio ferroviario. E demonstra da parte do governo da presidencia do Duque da Terceira e de que fazia parte Fontes Pereira de Melo, uma coragem bem digna de admiraçao para aqueles tempos.

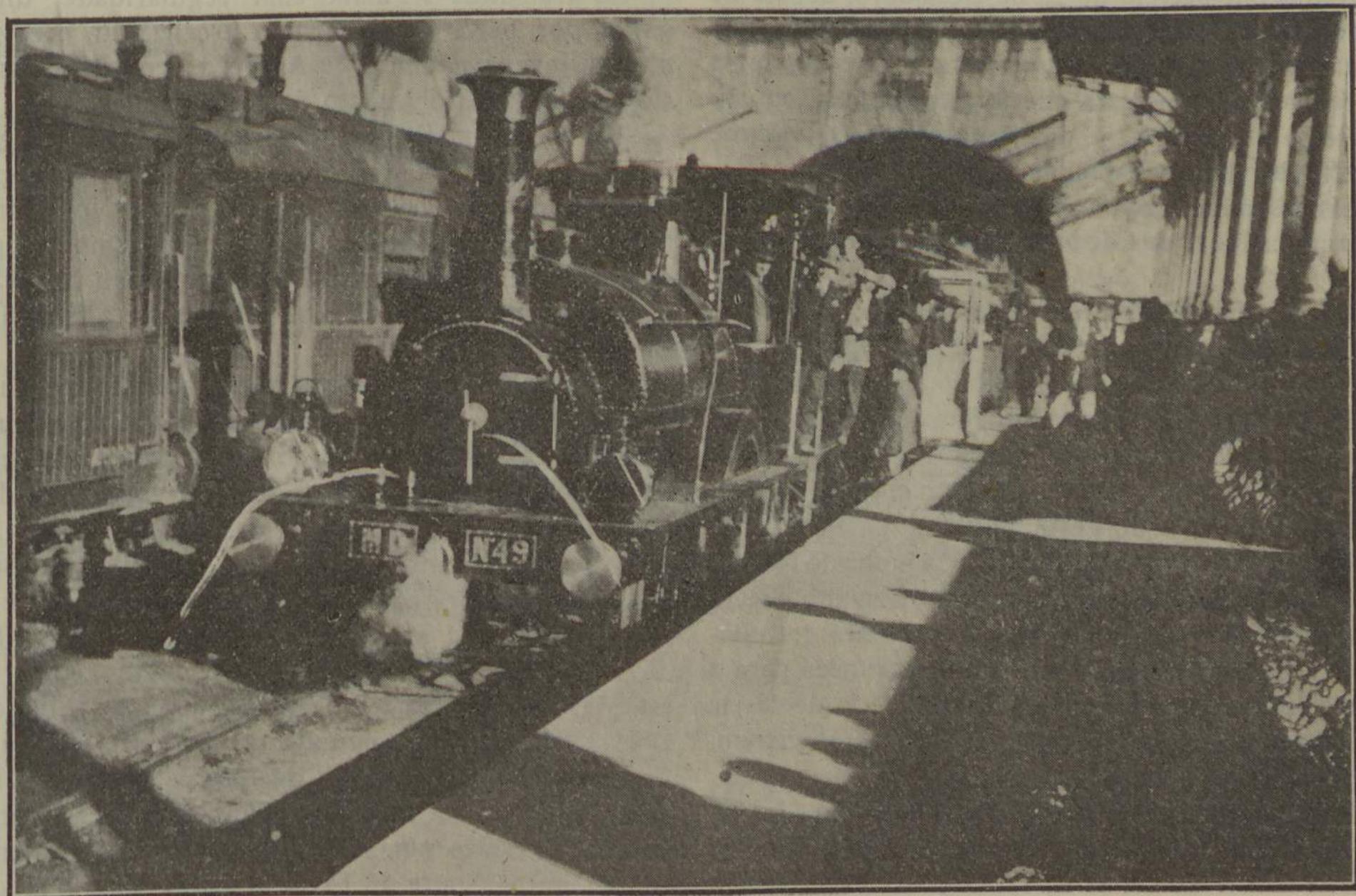
Por nos parecer deveras interessante, vamos transcrever alguns dos seus principais artigos, que mais tarde se vieram a relacionar com as obras da 5.^a secção.

Art. 2.^o — «A construção do caminho de ferro que, partindo da Ponte da Pedra, ou de qualquer outro ponto proximo no caminho de ferro do leste, irá terminar na margem direita do Douro, na cidade do Porto, e o qual se denominará "Caminho de Ferro do Norte". do mesmo modo completo em todas as suas partes.»

Art. 24.^o — «Em compensação das obrigações que a emprêsa toma sobre si por este contrato, concede o governo de Sua Magestade Fidelissima á mesma em-

condução dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual, todavia não excederá nunca a 5 por cento sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea sobre a concessão.»

Art. 62.^o — «A construção dos caminhos de ferro, de que trata este contrato, começará em escala proporcional á sua extensão até um mez depois de aprovado pelas côrtes, e na mesma escala continuará até á sua conclusão. O caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Espanha com todo o seu material fixo e circulante, edificios acessorios de que tratam os artigos 1.^o e outros, estará pronto para se poder entregar ao transito publico em toda a sua extensão, dentro de



O Comboio real saíndo do tunel D. Luiz I

prêsa, pelo espaço de 99 anos a contar da data da aprovação deste contrato pelas côrtes, a exploração dos caminhos de ferro de Lisboa á fronteira e á cidade do Porto, pelo modo nos termos e com as condições estipuladas neste contracto.»

Art. 28.^o — «O governo concede mais á emprêsa o subsidio de 4.500 libras esterlinas em quilometro, em referencia ao caminho de ferro do leste, de Lisboa á fronteira de Espanha, e de 5.400 libras esterlinas por quilometro, em referencia ao caminho de ferro do norte, desde o ponto que foi designado na linha de leste até á cidade do Porto.»

Art. 39.^o — Concede mais o governo á mesma emprêsa a isenção de qualquer contribuição predial ou municipal, nos primeiros vinte anos depois de começada as obras; contudo nesta disposição não é incluido o direito de transito lançado sobre os preços de

3 anos, a contar do dia em que começaram as obras por conta da emprêsa.»

«A linha de ferro de Lisboa á cidade do Porto estará concluida nos mesmos termos dentro de cinco anos a contar da mesma data.»

Art. 75.^o — «Este contracto fica sujeito á aprovação das côrtes. A emprêsa depois de verificada a segunda parte do deposito de que trata o artigo 59.^o, na importancia de 20.000 libras esterlinas poderá começar os trabalhos da continuação da linha do leste até á Ponte da Pedra, ou da linha do norte, antes deste contrato ser aprovado pelas côrtes, e ser-lhes ha entregue a secção construida entre Lisboa e Ponte de Asseca, e as obras que houver em continuação. Se as côrtes não aprovarem este contracto, serão pagas á emprêsa as despezas que houver feito com as obras e o valor do material empregado, sobre a fiscalisação.

dos agentes do governo, depois da competente liquidação, e levando-se em conta a parte do subsidio que a emprêsa possa ter recebido."

Ficava tambem consignado, que se seguirá na linha do norte a directriz escolhida por Mr. Watier, segundo os estudos existentes no ministerio das obras publicas, salvas as modificações propostas pela empreza e aprovadas pelo governo, principalmente na parte comprendida entre Tomar e Pombal, sendo Coimbra em qualquer das circunstancias ponto obrigado da linha.

Por escritura de 15 de Dezembro do mesmo ano, lavrada pelo tabelião Francisco Vieira da Silva Barandas, constituir D. José de Salamanca, a "Companhia Real dos Caminhos de Ferro", cujos estatutos foram aprovados por decreto de 22 de Dezembro, depois de se mencionar no referido decreto, a expressa clausula de que essa aprovação seria retirada se a companhia se desviasse dos fins para que fôra constituída, ou não remettesse anualmente á direcção geral do comercio e industria o relatorio e contas da gerencia, apresentadas em assembleia geral ou finalmente, se deixasse de cumprir qualquer das disposições dos mesmos estatutos.

Diz o artigo 2.^o dos referidos estatutos:

"A sociedade tem por fim:"

1.^o — "A exploração do Caminho de Ferro de Lisboa á fronteira de Espanha, proximo de Badajoz, denominada *Linha do Leste*."

2.^o — "A exploração da linha que, partindo do Caminho de Ferro de Leste, na Ponte da Pedra, termina na cidade do Porto, denominada Linha do Norte."

A nota curiosa destes estatutos é o seguinte artigo adicional: "D. José de Salamanca entregará gratuitamente á Companhia uma carruagem destinada para o seu uso pessoal, e na qual ele terá o direito de viajar gratuitamente com as pessoas que o acompanharem, nos trens da companhia."

Os trabalhos de construção das duas linhas iniciaram-se sobre a direcção do distinto engenheiro de pontes e canais de Espanha, D. Eugenio Poge, tendo como adjunto na linha do leste o engenheiro português João Evangelista de Abreu, antigo aluno da Escola de Pontes e Calçadas de Paris, e certamente um dos dos mais brilhantissimos talentos do seu tempo, e na do norte o engenheiro espanhol D. Adolpho Ibarreia.

Abertas as côrtes, ali foram presentes o contrato de 14 de Setembro e algumas propostas e alterações ao contrato apresentadas pelo concessionario, sendo a de maior importancia referente ao adiamento da execução das terraplanagens da segunda via, para quando o rendimento bruto quilometrico fossem de 4.500\$00 para a linha do Leste, e de 5.400\$00 para a do Norte.

As oposições aproveitaram-se das modificações propostas, para combater com vivacidade, demorando-se demasiadamente a discussão pois só em 5 de Maio de 1860 era publicada a lei que poucas alterações fazia ao contrato inicial, pois só foram alterados, mo-

dificados e substituidos os artigos 1.^o, paragrafo unico, 3.^o, 7.^o e 8.^o, paragrafo 1.^o, 44.^o principio e 62.^o do contrato de 14 de Setembro de 1859.

Por essa lei o caminho de ferro de Lisboa ao Porto, com todo o seu material fixo e circulante, edificios acessorios e dependencias, nos termos e condições exaradas, no citado contrato, estaria concluido e pronto com toda a sua extensão para ser entregue á circulação, até á margem direita na cidade do Porto com a ponte sobre o rio Douro, tres anos depois a contar desde a aprovação do mesmo contrato pelas côrtes.

Em 22 de Dezembro, foi lavrado o termo adicional ao contrato.

Os trabalhos seguiam com regularidade, dirigindo por parte do governo a fiscalização, o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar e sendo Comissario Regio Antonio Augsto de Melo Archer.

Tendo-se imediatamente procedido ao alargamento da linha nas secções já construídas a começar em Lisboa, sem que fosse um dia sequer interrompida a circulação de comboios, ao mesmo tempo que se procedia a construção da linha em direcção Santarem, e se procedia aos estudos até a fronteira e na linha do norte.

A rapidez dos trabalhos foi no entanto bastante prejudicada com as inundações especialmente no vale do Tejo, 1860 a 1861, o que forçou a empreza a fazer obras suplementares de certa valia, para defender os aterros e a linha já construída, o que não obstou em que por portaria de 1 de Julho de 1861 fosse aberto a circulação publica o lanço entre a Ponte de Asseca e Santarem; seguindo-se na linha do norte em 19 de Novembro de 1862; entre as estações de Estarreja e Devezas, em 8 de Julho de 1863 a abertura da segunda secção entre Granja e Estarreja; em 10 de Abril de 1864 a terceira secção entre Estarreja e Taveiro: a terceira secção entre Soure e Taveiro em 22 de Maio seguinte; a quarta secção entre Soure e Taveiro, em 7 de Julho do mesmo ano de 1864, data em que começaram a circular os comboios na extensão que vae da Ponte da Pedra a Vila Nova de Gaia.

Este periodo foi o de maior intensidade em construção de caminhos de ferro pois que em 4 anos se construiram cerca de 426,^m695, sendo na linha de Leste 201,^m195 e na do Norte 225,^m500. Não contando com 70k de linha entre Lisboa e a Ponte de Asseca, que teve que ser alargada para 1,^m67, a construção da estação de Lisboa, e as enormes dificuldades para adaptação de pessoal a obras até então desconhecidas, para já não falar nas enormes dificuldades para o transporte de materiais, por absoluta falta de caminhos regulares. Foi não é demais repeti-lo, um gigantesco esforço caroado do melhor exito.

Em quanto os engenheiros se dedicavam de corpo e alma, aos dificeis trabalhos de construção, o homem do negocios montava a maquina financeira.

Em 11 de Maio de 1860, realizou-se em Paris uma assembleia preparatoria para serem submetidas á aprovação dos accionistas franceses os mesmos indicados para a administração da companhia por D. José de Salamanca.

Em Lisboa, a primeira assembleia geral realizou-se em 5 de Setembro, tendo sido resolvido, confirmar a nomeação do primeiro Conselho de Administração, ratificar a nomeação do brigadeiro espanhol Manuel de Mendonza como administrador da Companhia, fixar em 200.000 francos anuaes, a renomeação dos administração a partir de Maio, e dar os indispensáveis poderes para o Conselho de Administração, alterar os estatutos, em todo ou em parte, de acordo com o Governo, especialmente no que diz respeito a constituição do capital social e á proporção das acções e das obrigações.

Dos 17 membros do Conselho de Administração eram portugueses 4, o Marechal Duque de Saldanha; Visconde de Paiva, Fortunato Chamiço e João Gomes Roldan, os restantes eram espanhois e franceses.

No relatório que foi presente a esta assembleia, fala-se já na emissão de obrigações, e como presentemente o grande tema, é a questão dos obrigatorios, não deixa de ser oportuno transcrever a curiosa doutrina, origem de tantos males, que o primeiro relatório da Companhia já sustentava.

«O artigo 7º dos nossos estatutos auctorisa-nos a emitir obrigações por uma soma de trinta milhões de francos.

«Em França a lei não assigna limite á facultade de emissão de obrigações pela companhia de caminhos de ferro, reservando ao Governo o direito de a regular. Em Espanha a proporção das obrigações com o capital acções, vem de ser consideravelmente augmentada.»

Por toda a parte enfim se está de acordo em reconhecer a oportunidade de dar ás empresas os meios de realizar as suas operações nas condições as mais favoraveis aqueles cujos interesses representamos. O paiz colhe por si mesmo, por um aumento de riqueza e de prosperidade geral, os benefícios d'estes meios dados ao negocio pelo Governo.»

«Não duvidamos que em Portugal seja bem depressa necessário contar com os recursos financeiros, que se encontram em França e Espanha, não só para acabar as linhas que formam a reunião da nossa concessão, mas também para a construção dos entroncamentos que poderão unir-se nelas a completar a rede portugueza...»

Esta peregrina doutrina tal com foi posta em execução trouxe como consequencia a Companhia emi-

tir por diversas vezes obrigações, sem sequer pedir a devida autorização ao Governo.

Uma vez depois da reunião d'esta assemblea geral, fazia D. José de Salamanca a escritura de cessão e trespassse de todos os seus direitos e obrigações, como concessionario das linhas ferreas de Lisboa ao Porto e de Lisboa á fronteira de Espanha, em favor da nova companhia, tudo de harmonia como preceituava o artigo 6º dos seus estatutos.

Este contrato de cessão e trespassse, foi aprovado pelo governo, por decreto de 10 de Novembro de 1860, firmando-o o Ministro das Obras Publicas, Tiago Veloso Horta.

E porque, repetimos, é d'uma flagrante oportunidade, vamos igualmente transcrever alguns trechos do precioso relatorio de inquerito á Companhia Real de Caminhos de Ferro, documento que tem a subscreve-lo nomes de relevo. Anselmo José Braamcamp, deputado da Nação; João Cresostomo de Abreu e Sousa, engenheiro; Visconde de Algés, par do reino, Joaquim Simões Margiochi e José

Torres, chefe de repartição do Ministerio das Obras Públicas.

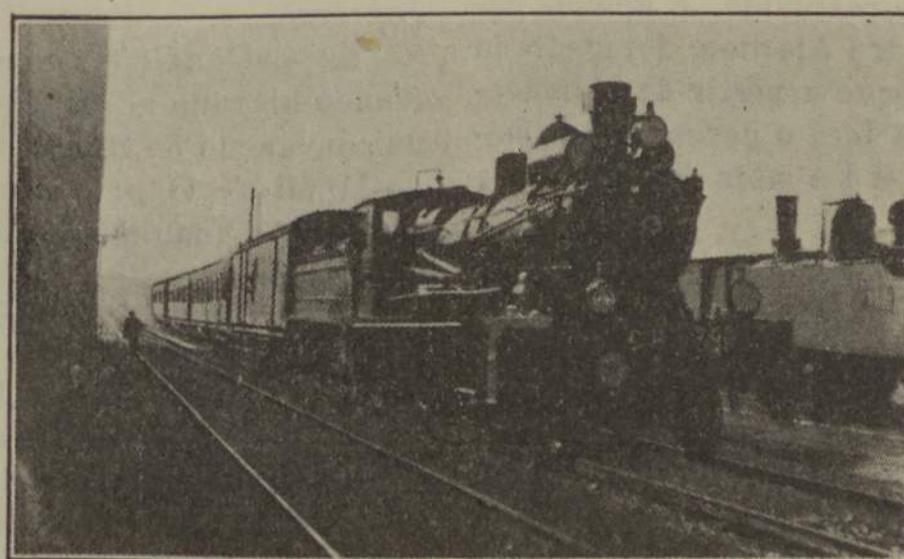
Diz o relatorio;

«Antes de ser aprovada pelas côrtes o contrato feito com Salamanca para a construção e exploração dos caminhos de ferro de leste e norte, formou o mesmo Salamanca um plano de companhia ou sociedade anónima, a quem sobrogasse os direitos e obrigações da sua concessão no caso de lhe ser definitivamente concedida,

reservando-se como premio desta cessação a empreitada geral da construção do caminho de ferro e o direito de nomear os que deviam administrar a companhia nos primeiros cinco anos. Esse plano a que dera a forma de estatutos da projectada Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguez, que reduziu a escritura publica nas notas do tabelião de Lisboa, Francisco Vieira da Silva Barradas, em 15 de Dezembro de 1859, escritura em que foi o único outorgante, sendo estipulante e aceitante- pelos que aderissem aos mesmos estatutos, ou por quem mais tocasse ausente, o dito tabelião como pessoa pública; foi aprovado pelo governo em decreto de 22 do mesmo mez e ano.»

Faz depois o mesmo relatorio, referencia á constituição da companhia modelada no sistema de algumas espanholas, como por exemplo a de Madrid a Saragoça e Alicante, e a de Saragoça a Pamplona demonstrando que o governo não podia intervir.

E porque o espaço não nos sobra, no proximo numero continuaremos esta curiosa digressão pelo passado.



O combóio especial que levou de Lisboa o Ministro do Comércio, membros das direcções da C. P., jornalistas e mais convidados

Cílice cedido gentilmente pelo Ex.^{mo} Snr. Engenheiro Fontanellaz

A CONFERENCIA FERROVIARIA FRANCO-HISPANO-PORTUGUESA

Realisou-se no dia 8, no magnífico *Palace-Hotel* da Curia a conferencia do trafego franco-hispano-português, sob a presidencia do digno Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P., o sr. Vasconcelos Correia. Dessa companhia estavam tambem os srs. Ferreira de Mesquita e Manuel de Rueda.

A B. A. era representada pelos srs. Abranches, director, Albuquerque, chefe do Trafego; S. F. P. pelos srs. Fernando de Souza e Luiz de Novais; M. S. pelo sr. Victor de Nô; o Norte pelo sr. Ané, não tendo podido comparecer o sr. D. Pedro de Alarcon, chefe da exploração; o Midi pelos srs. Glasser e Brunseau; P. O. pelos srs. Ballangués e Jacquot; os N. L. pelos srs. Loth e Claude.

Eis as conclusões a que se chegou nessa reunião:

Primeira parte—(Viajantes)—1.º—Horario, «Sud-Expresso»—Ficou quasi definitivamente resolvido, e apenas dependente da opinião do sr. D. Pedro Alarcon, delegado da Companhia do Norte de Espanha, que a partir da primavera proxima o «Sud» Lisboa-Paris fará o percurso em menos uma hora, partindo de Lisboa á 1 e meia da tarde para chegar a Paris ás 10 da noite.

2.º—«Aplicação da hora de verão ao horario». Assentou-se em que os três países que estão agora representados nesta conferencia adoptem o sistema que a França usa com a Inglaterra, isto é, aplicar a hora de verão a partir do primeiro sábado de abril e fazê-la regressar á hora normal no primeiro sábado de outubro.

3.º—Verificação dos atrasos na marcha do «Sud». Conclui-se pelos estudos feitos, que os atrasos do «Sud» estão muito diminuidos em relação aos anos anteriores.

4.º—«Criação de uma nova ligação entre Medina-Lisboa»—Logo que o rapido da manhã Lisboa-Porto possa ser desdobrado, como a C. P. deseja, juntar-se-há a carruagem directa a Medina, o que a C. P. conta fazer em 1928.

5.º—«Participação das Companhias Portuguesas na União Internacional para a entrega de bilhetes de «coupons» combinados». As Companhias portuguesas aderiram

a este desejo que deve ser posto em execução na primavera proxima.

6.º—«Transporte de correio e bagagens em malas que possam ser rapidamente transbordadas»—Mandou-se fazer um exame das perdas de tempo que as cargas e descargas possam originar em Irun para vêr se pode ser adoptada a medida sugerida pela C. P.

7.º—Restabelecimento de bilhetes directos entre Portugal e Espanha»—Foram resolvidas as dificuldades que existiam.

8.º—Harmonizar as tarifas directas franco-hispano-portuguesas, G. V. 201-202 com a tarifa tipo da U. I. C. e as condições da «Convenção Internacional de Passageiros»—Ficou a Companhia do Norte de Espanha encarregada de ver se remove, junto do seu governo, as ultimas dificuldades que existem neste sentido.

Segunda parte—(Mercadorias).—1.º—«Ratificação pelo Governo português da Convenção de Berne»—Do lado das Companhias Portuguesas não ha nenhum impedimento, esperando-se que o Governo ratifique até ao fim do ano corrente.

2.º—«Condições complementares especiais do trafego franco-hispano-português em virtude da adopção eventual da convenção de Berne. Exame do projecto da Companhia do Mindi».—O projecto da Companhia do Midi recebeu a aprovação unânime de todas as companhias aqui representadas.

3.º—«Transporte em vagões de eixo»,—Analisa-se este projecto de trafego e resolveu-se adoptar as medidas necessarias para o seu desenvolvimento.

4.º—«Possibilidade de restabelecer o emprego do portdir» em trafego G. V. 2/4 de França sobre Portugal.

Adiado para a proxima conferencia.

5.º—«Projecto da tarifa G. V. 2/5»; adiada por falta de elementos de discussão.

6.º—«Retrocessão aos caminhos de ferro portuguêses pelas linhas exploradas pelo Estado. Consequencias sob o ponto de vista da aplicação do G. V. 2/4»

Foi resolvido que todas as conversações existentes para a antiga rede da C. P. e companhias representadas nesta conferencia se tornem extensivas às redes que eram do Estado e hoje são da C. P.

ATLAS fones, 2768 e 2757
TELE gramas: ATLAS

Empreza do Calçado ATLAS, L.º

DEPOSITOS EM LISBOA, PORTO, COIMBRA,
BRAGA, VIZEU, FIGUEIRA, MADEIRA E AÇORES

FABRICA E ESCRITORIOS:
R. HEROIS DE CHAVES, 624 a 640

PORTO