

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NUMERO 960

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

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

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

Correspondente em Paris: — Ed. Gluck, Rue George Sand 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Dezembro de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

Anexos deste Numero

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a firma Amadeu Oliveira & Companhia estabelecida em Braga — Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Vila Verde, Pico de Regalados, Ponte da Barca e Arcos de Vale de Vez.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Empresa de Transportes do Cartaxo — Tarifa de Camionagem — Camionagem de e para o Despacho «Cartaxo-Central.»

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Empresa de Transportes Peniche, Limitada — Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de S. Mamede e o Despacho Central de Peniche.

SUMÁRIO

As Minas do Lena e os Caminhos de Ferro que as servem por J. Fernando de Souza	Pag.	363
Linhas estrangeiras.	»	366
Os nossos mortos	»	367
Relembrando um passado distante, por Raul Esteves dos Santos.	»	368
As estradas de Portugal	»	370
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	»	371
Viagens e Transportes.	»	372
Caminhos de Ferro Alemães por Carlos d'Ornellas.	»	373
Linhas Portuguesas.	»	374
Venda de 100 Locomotivas Alemãs para a Rumania	»	374
Os grandes desastres ferroviários.	»	375
Parte Official	»	376
Um campeão de Lawn-Tennis	»	378

AS MINAS DO LENA

E OS

CAMINHOS DE FERRO QUE AS SERVEM

Por J. FERNANDO DE SOUZA

COMO é sabido, a *The Match and Tobacco Timber Supply C.º*, companhia portuguesa, fundada ha anos pela dos Fosforos, é actualmente a concessionaria do couto mineiro do Lena, que se estende na direcção norte-sul da Batalha até Valverde e está dando grande desenvolvimento á preparação das minas para uma lavra intensa.

São varias as linhites que ali se encontram, prestando-se umas á combustão directa, sós ou misturadas com carvão inglez, e ao fabrico de briquetes, outras á destilação e á alimentação de uma grande central termica para a produção de energia electrica.

O factor essencial da valorisação dessas minas é o transporte facil obtido por caminho de ferro.

Explora já a empresa a linha da Martigança á Batalha com via de c.^m60, que vae alargar para 1.^m; tem em construção adeantada a da Batalha por Pôrto de Mós e Serro Ventoso, onde se extrae o melhor carvão, á Mendiga, sendo o troço

Batalha-Porto de Mós comum á linha classificada Tomar-Nazaré.

São 40 km. da Martigança á Mendiga construidos pela *Match* sem o minimo encargo para o Estado e que lhe poupam o encargo da construção do referido troço.

Pediu ela a concessão com garantia de anuidade, e com as vantagens previstas no Decreto n.º 13.829 para as linhas de interesse geral do prolongamento da sua, da Mendiga ao Entroncamento, para saída dos seus carvões levados a um grande centro de consumo e distribuição.

Essa directriz, passando por Alqueidão do Mato, Monsanto, Alcanena e Torres Novas, coincide nessa parte com a da linha de via de 1.^m do Entroncamento a Rio Maior, proposta e submetida a inquerito pela Comissão tecnica encarregada em 1899 do delineamento da rede complementar do Centro. Não houve contra ela reclamações. As corporações consultivas aceitaram-na e se o Govêrno a não classificou em 1907, assim como outras, propostas e mais tarde classificadas,

(a de Tomar á Nazaré classificada em 1912) foi por ter entendido que se devia aguardar a evolução economica da região, que tornasse oportuna essa classificação.

Como o Decreto 13.829 confiou a uma comissão a revisão geral do plano, foi esta ouvida sobre o pedido da *Match*, sendo aquella de opinião que o inquerito anteriormente realizado dispensava essa nova formalidade, tanto mais que o ultimo concurso aberto para a concessão da linha Tomar-Nazaré provocara representações pedindo que de preferencia se construísse uma linha de via larga do Entroncamento por Torres Novas, Minde a Porto de Mós, contrastadas por outras

Ponderou a Comissão que o Decreto 13.829 manda dar a preferencia ás linhas que servem as minas de carvão e o Decreto 11.852 procura facilitar a construção dessas linhas.

Foi pois proposto pela Comissão que se classificasse desde já a linha de via de 1^m do Entroncamento a Rio Maior com um ramal de Alqueidão á Mendiga, ao qual viesse ligar-se a linha mineira Martigança-Mendiga, que seria considerada de interesse geral, servindo o trafego geral cumulativamente com o das minas, sem perder o seu character de linha mineira nos termos das art.^{as} 9.^a e 10.^a do Decreto 11.852. Ficaram reservadas para ulterior proposta as outras linhas que na região houvesse que prevêr, como era a linha directa a Porto de Mós.

A *Match* havia declarado que essa linha a não interessava, pois deixaria sem saída a sua linha mineira, obrigaria os carvões da Bezerra a descerem a Porto de Mós para subirem á portela de Alvados atravez de uma região sem trafego.

A Comissão dos Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra, ouvida sobre o assunto, foi favoravel á classificação da linha Entroncamento-Rio Maior e seu ramal da Mendiga.

Já esse parecer de 26 de outubro de 1926, mencionado por despacho ministerial, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro concluiu que não é admissivel a via larga na linha do Entroncamento a Rio Maior e que se deve classificar essa linha de via estreita de modo que se ligasse com a do Couto Mineiro do Lena, devendo-se construir todas as linhas complementares da região em condições economicas e formar com elas e com a linha mineira um grupo com unidade de exploração confiado á empresa mineira.

Por essa ocasião ás reclamações de Torres Novas e Alcanena a favor da linha directa contrapozeram-se as de todas as outras povoações interessadas, como Monsanto, Vila Moreira, Abrã, Alcanede e Amiaes de Baixo.

Assim pois achava-se realizado o necessario inquerito, havendo todos os elementos precisos para cabal apreciação do assunto. Justificava-se plenamente a classificação da linha de 1^m do Entroncamento a Rio Maior, completada com o pequeno ramal de Mendiga e a concessão desde logo do troço Entroncamento-Alqueidão e ramal á *Match*.

A via larga, alem dos inconvenientes de ordem militar, seria muito dispendiosa, e não estaria em proporção com a sua modesta mas util função.

Foi, pois, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro de parecer que deviam ser classificados a referida linha e ramal e declarada de interesse geral a linha mineira da Martigança á Mendiga, devendo essas linhas e as que forem ainda classificadas entre as linhas do Norte e Oeste e a transversal de Setil ás Caldas, constituir um grupo para efeitos de exploração, tendo por nucleo a linha mineira.

A concessão do troço Entroncamento-Alqueidão e ramal da Mendiga deve ser feita com garantia de juro á *Match*, desde que ela declare aceitar oportunamente as outras linhas do grupo em condições eguaes. Fixaram-se as características de linhas economicas com raios de 90^m e rampas de 25^m/m, ficando o trafego privativa do troço mineiro sujeito ás taxas das respectivas tarifas.

Por uma singular inconsequencia admitiram-se tres classes de passageiros, em contrario das boas normas geralmente admitidas para as linhas secundarias, conforme ponderámos na *Gazeta* de 1 do corrente.

Vieram as Comissões administrativas de Torres Novas e Alcanena protestar contra o parecer do conselho. Convem reproduzir a representação antes de lhe aquilatar os seus fundamentos. Depois de referirem o pedido da *Match*, observam:

A linha Entroncamento-Porto de Móz-Nazaré

Bitola da linha. Nestes termos a linha a construir será de 1 metro e portanto de via estreita.

Já no parecer de outubro de 1926 o Conselho de Caminhos de Ferro emitiu a mesma opinião pela forma seguinte: "conclue-se que é arredada a hipotese da via larga (quanto á linha Entroncamento-Rio Maior) porque sobre ela opor-

tunamente se pronunciou a Comissão de Guerra por prejudicial á defeza de Lisboa.

Assim, naquele parecer o C. S. C. de F. não aduziu quaisquer razões de ordem tecnica ou economica para fundamentar o seu voto mas, apenas, a defeza de Lisboa. Julgam porem as Camaras sinatárias que o parecer da Comissão de Guerra foi emitido em condições diferentes das actuais e invocam para pôr de reserva, o fundamento alegado, as declarações ouvidas da boca do actual Titular da pasta da Guerra que é, não só um militar illustre, mas uma pessoa que não perde em circumstancia alguma, a noção das responsabilidades do seu cargo.

Por isso as Câmaras Municipais sentem-se á vontade para pedir a V. Ex.^a que seja classificada, sem mais delongas, a linha Entroncamento-Rio Maior, já prevista em 1899, com uma ligeira variante no sistema de transversais entre as linhas do Norte e Oeste. Mais, pedem a V. Ex.^a como coisa *essencial para os resultados* praticos dessa linha que seja classificada de *via larga*.

As razões são as seguintes:

1.^a as despesas que resultam dos transbordos no Entroncamento e em Rio Maior, ponto de ligação, com a linha de Peniche, as quais oneram e encarecem *diariamente* as mercadorias e os productos fabris.

2.^a a demora causada pelos transbordos, durante o periodo regulamentar e os prejuizos inerentes.

3.^a a ineficacia do serviço, em grande parte, para Tórres Novas. por onde se exerce quasi todo o movimento comercial e industrial do concelho, visto que achando-se a vinte minutos do Entroncamento para transportar as mercadorias em camion sempre que as necessidades do comercio ou da industria se não compadeçam com as demoras do transbordo.

É de notar que se contou para os calculos do movimento de linha com o concelho de Tórres Novas como sendo aquele de maior vulto de entre os concelhos servidos pela linha projectada e que, tratando-se de via reduzida, teria de ser muito diminuido, senão quasi eliminado.

Há que acrescentar que a linha do Entroncamento a Rio Maior é o natural prolongamento do ramal de Tomar ao Entroncamento que é de via larga e liga em Rio Maior com a linha de Peniche que tambem é de via larga.

Num caso, as mercadorias circulam livremente, sem demoras nem maiores encargos pelas arterias do sistema ferroviario e consequentemente atravez do País. noutro, encontram-se sujeitas a despesas, demoras e embaraços constantes.

Por, isso em harmonia com o traçado preconizado pelo C. S. de C. F. as Camaras Municipais *pedem instantaneamente* a V. Ex.^a e ao Governo a classificação da linha Entroncamento-Rio Maior, *em via larga*.

O relevo do terreno não o proíbe ou sequer dificulta consideravelmente, porque é pouco acidentado e o valor economico da região (vide inquerito economico da Match e da Camara de Torres Novas) justifica-o plenamente, havendo ainda que contar com a laboração futura das minas de Rio Maior.

O custeio é maior? E' verdade. Mas as vantagens *diárias* para a economia nacional são tão importantes que *justificam um maior dispendio, sem sombra de hesitação*.

Pelo que respeita aos interesses da Match e ao interesse nacional que residem nas minas de Porto de Moz, julgamos que, em nada é afectado, pois que a linha mineira estabelecerá a sua ligação com a de Rio Maior no ponto preconizado — Alqueidão do Mato — e em lugar de efectuar o transbordo dos seus carvões no Entroncamento efectua-lo-ia em *Aldeidão*.

Das condições da construção

Clasificada em via larga a linha do Entroncamento a Rio Maior, importa determinar qual o processo de construção.

Temos o metodo de construção previsto no Dec. 13.829 e proposto pela Match ou o processo adoptado pelo Estado, ainda recentemente, em relação á transversal de via larga que é a *linha de Peniche*.

Partindo da hipotese de a Match retirar a sua proposta no caso de a linha vir a ser a via larga, resta o processo de construção adoptado para a linha de Peniche.

As Camaras sinatárias não vêem diferença essencial, nem prejuizo para o Estado. De facto, no primeiro caso, o capital é obtido com o aval do Estado mediante a garantia da anuidade e remuneração anual de juro prevista pelo art.º 46 do Dec. 13.829 e portanto, fundamentalmente é como se o capital fosse do proprio Estado.

No segundo, a construção é feita com o capital do Estado (ou proveniente do fundo especial de Caminhos de Ferro ou da abertura de um credito especial), terminada a construção, o Estado percebe integralmente o produto do arrendamento da linha.

Tratando-se de uma linha com o tráfego previsto pela Camaras sinatárias, em face dos respectivos inqueritos economidos, não duvidamos afirmar que os resultados para o Estado são mais compensadores.

E, por agora bastaria construir o troço do Entroncamento a Alqueidão do Mato.

Nestas condições, Senhor Ministro, as Camaras Municipais. assumiriam de boa vontade, para com o Estado, as obrigações contidas nos art.ºs 42 e 47 do Dec. 13.829, contraindo o s necessários empréstimos na Caixa Geral de Depositos, nos termos do art.º 42 e lançando se os adicionais previstos no § unico do art.º 47.

Sentiriam o apoio das respectivas populações. O sacrificio era compreendido e abraçado por todos. De outra forma, a situação seria, tambem, diferente.

Observações das Camaras Municipais

As Camaras sinatárias convencidas de que defendem o interesse publico, afirmam a V. Ex.^a que desejariam uma larga discussão do assunto embora não demorada.

Não querem, sequer admitir que se encontram em erro. Se porem, se mostrar á evidencia que existe um insuperavel obstaculo para a execução deste *desideratum*, de verdadeiro interesse publico, então as Camaras Municipais pedem a V. Ex.^a a classificação *imediatamente* do ramal Torres Novas-Minde Porto de Moz ao abrigo da legislação vigente e do parecer do C. S. de C. F. de outubro de 1926, que diz: "que reconhecendo a importancia dos jazigos carboniferos do Lena e das riquezas agricolas e industriais da região e que esse Conselho tem uma valiosa representação, auxiliará e promoverá, nos limites do possivel, a construção de linhas férreas que liguem esses centros productores, dando preferencia á linha Nazaré Porto de Moz-Entroncamento.

E visto que, nos termos do ultimo parecer do mesmo C. S. de C. F. Match deve assumir a obrigação de *aceitar, quando o Governo o julgue oportuno, a concessão das outras linhas que fazem parte do grupo em condições iguais as da linha agora concedida*, pedem a V. Ex.^a nesta hipotese que aliás *julgam será arredada*, a prioridade da construção do referido ramal, devendo começar logo que esteja aberta á exploração a linha Entroncamento-Rio Maior e terminar no prazo que o Governo julgar conveniente fixar, ouvida a Companhia.

Sem este ramal, observar-se ia um inconveniente semelhante ao que já foi apontado porque, alongando-se extraordinariamente o percurso, nas linhas do Rio Maior, em relação aos concelhos de Alcobaça e Nazaré, uma parte dos seus productos continuaria a ser transportado para Tórres Novas o Entroncamento, em camions.

Num proximo artigo veremos o que vale esta argumentação, que em nada póde infirmar a resolução tomada.

Linhas Estrangeiras

Linhas Hespanholas.—A Companhia Geral dos Ferrocarris Catalães acaba de publicar o seu relatório, pelo qual se verifica que no presente exercício foram postas em exploração em Barcelona novas linhas na praça de Espanha e no porto, ficando assim terminado o programa de construção de linhas. Também ficou electrificada a secção da praça de Espanha a San-Baudilio, sendo aconselhada pelas circumstancias a modificação do systema de exploração das demais secções da rede e estabelecendo-se um serviço de trens ligeiros exclusivamente para os viajantes entre Barcelona e San Baudilio e omnibus entre Barcelona e Martorell. O serviço de transporte de mercadorias melhorou consideravelmente desde o exercício anterior.

—Parece haver já um acordo com a Companhia de los Ferrocarriles del Norte para a fundação da Sociedade que hade construir este caminho de ferro, e no que respeita á sua exploração pela Companhia del Norte.

A mesma sociedade funcionará em Navarra devendo fazer parte do Conselho de Administração alguns membros da Companhia del Norte, e representantes das deputações e Camaras de Vizcaye e Navarra.

—A Deputação Provincial de Navarra resolveu subvencionar com 4.000.000 de pesetas a empresa que se compromette a construir a linha de bitola larga de Pamplona a Estella e Logronho. Além disso offerecem dois milhões que garantem o juro de 5 % do capital invertido.

Da construção foi encarregada a Companhia do Norte.

—Estão muito adiantadas as obras de ampliação da Estação de Madrid (Norte), onde se deve reunir em 1930 o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

A estação vae ser prolongada e ficará tendo tres naves que comprehenderão sete gares e onze vias para entrada e sahida de combois, em vez das quatro que ha actualmente.

Como a estação se estenderá até o Passeio do Rey, entre este e a estação ficará só uma linha para o caminho de ferro de circumvalação que liga as linhas do norte ás de M. Z. A.

A entrada dos passageiros continuará a fazer-se por onde hoje se faz, e a sahida de passageiros e a entrada das pessoas que os vão esperar far-se-ão pelo direito.

Para a estação de Panhuelas. passa o serviço de carga e descarga de mercadorias, e na de Principe Pio ficará só o serviço das remessas em grande velocidade.

Em Paseo Imperial ficam os mesmos serviços que estão hoje.

Linhas Brasileiras.—Inaugurou-se o mez passado o novo serviço de tracção electrica da Estrada de Ferro Transandina, no trecho comprehendido entre a estação de Rio Grande e o *Cumbre*, ponto de limite com o territorio argentino.

O trecho electrificado está todo incluído em territorio chileno e custou 270.000 libras esterlinas.

—O Sr. Ministro da Viação approvou as instrucções organizadas pela Inspectoria das Estradas, para serem observadas pelas companhias de estradas de caminhos de ferro na aquisição de materiaes por conta do produto das taxas adicionais.

—Foi solicitado ao Ministerio da Fazenda o adiantamento da quantia de 129:992\$310 para as obras deste ramal, no Estado do Ceará, a cargo do engenheiro Honor Cumplido.

—Foi solicitado o parecer do Conselho Nacional do Trabalho, sobre se deve ser imediatamente ou em 1929, nas estradas de ferro que têm apresentado *deficits*, o augmento de 1 1/2 % sobre todas as tarifas determinado pelo decreto n.º 17.941, de 11 de Outubro findo.

As importancias obtidas com esse augmento irão constituir fundos para a Caixa das Aposentadorias e Pensões dos Ferroviarios.

Linhas Italianas.—Os caminhos de ferro italianos mandaram construir quinze novos vagons-caldeiras para aquecimento dos trens electricos, Esses vagões são de dois eixos, de caldeira horizontal, inteiramente metalicos, para evitar perigos de incendio.

A referida caldeira comporta um tubo-mestre com 133 tubos ds 45/50 mm., tendo uma extenão de 1m,700 entre as placas tubulares. A caldeira tem o cumprimento total de 4m,250, o diametro maximo de 1m,35 e produz 800 kg. de vapor saturado por hora. Com a reserva dos depositos, póde-se caminhar tres horas sem parar.

Eis aqui os principaes caracteristicos dos vagões-caldeiras italianos:

Base (metros)	8
Peso vazio (toneladas)	22,750
Em marcha	30
Superficie da grelha (m. c.)	32
Timbre (km.)	8
Capacidade do deposito de agua (m. c.)	2,860
Idem do carvão (ton.)	1,500

Estes vagões, em serviço ha dois annos, têm dado optimo resultado, tanto sob o ponto de vista thermico como sob o ponto de vista do rolamento em grande velocidade.

Linhas Alemãs.—A Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich e a companhia de Communicações aereas a "Lufthausa" estão negociando a combinação dum serviço de transportes por caminho de ferro e por avião com uma unica carta de porte, facultando ao expedidor a determinação de via mais curta e vantajosa para elle, não só no territorio allemão, como no estrangeiro.

Os nossos mortos

Faleceu no dia 12 do corrente, subitamente o distinto official de Marinha nosso presado amigo e antigo colaborador Jorge Xaxier Cordeiro.

Com uma brilhante folha de serviços em Africa, ferido em campanha, quando era guarda-marinha, Xavier Cordeiro era um official por todos estimado e justamente considerado pelos seus meritos profissionais e pelas nobilissimas qualidades morais que o distinguiram.

Nasceu em 1877 em Ponte do Lima. Seu pai, o sr. Antonio Xavier de Souza Cordeiro, ja falecido ha muito, foi juiz e um poeta distincto, sua mãe, a sr.^a D. Claudina Garcia Xavier Cordeiro, que lhe sobreviveu, é uma veneranda senhora que á perda do marido se juntou a do filho mais novo, sr. Adriano Xavier Cordeiro.

Jorge Xavier Cordeiro fez o curso de marinha e foi promovido a guarda marinha em 1900;

Em Janeiro de 1901, embarcou a bordo do «S. Rafael» para a estação na Africa Oriental; tomou parte no combate do Naburi contra os Mojojes. Foi ferido em combate comandando uma das baleeiras da «Chaimite», pelo que foi condecorado com o grau de cavaleiro da Torre e Espada. A campanha que teve varias fases, sob o comando do sr. João Belo, actual ministro das Colonias, durou até meados de Maio, tendo sido aprisionados 120 mojojês e libertados 720 escravos.

Em principios de 1905, foi tomar parte na delimitação da fronteira do Barué, sob as ordens do capitão-tenente Neuparth, regressando a Lisboa em fins de 1906. Em 1907, foi nomeado para a delimitação de Nyassa, da qual regressou em principios de 1908, tendo sido agraciado com o grau de Cavaleiro da Ordem de S. Tiago pelos serviços prestados e recebido do governo alemão a cruz da Aguia Vermelha. Em 1909, passou a servir na Comissão de cartografia do Ministerio do Ultramar.

Em Dezembro desse ano, foi servir como secretario do distrito de Benguela. Depois de algum tempo passou para a Estação Naval de Angola e Moçambique. Em 1914, foi exercer o cargo de intendente do Lobito, e em 1917, o de capitão do porto de Loanda.

Em 1918, foi promovido a capitão-tenente, sendo nomeado em principios de 1919, vogal da comissão de cartografia, em que permaneceu até o falecimento.

Foram-lhe dadas as medalhas D. Amelia e a Comenda de Aviz.

Em 1908, casou com a sr. D. Maria Amelia Guer-

reiro de Souza, filha do nosso director, e tambem director do nosso presado colega «A Voz», Conselheiro Fernando de Souza.

Sofria, havia anos, do mal que o vitimou, e á pouco mais dum mês foi operado da apendicite com bom resultado, mas ultimamente o seu organismo depauperado pelas longas campanhas de Africa não manteve a mesma resistencia, sucumbindo subitamente quando menos se esperava.

O funeral, constituiu na realidade, uma comeve-dora prova de apreço pelo ilustre extinto.

No dia seguinte realisou-se o funeral do distincto colonial que foi Xavier Cordeiro, tendo-se constituido os seguintes turnos:

1.^o turno — Representante do ministro interino das Colonias, comandante João Belo, do ministro da Marinha, almirante Gago Coutinho, Ernesto de Vasconcelos, Cons. João de Azevedo Coutinho, Ferreira do Amaral e dr. Barboza de Magalhães.

2.^o — D. Tomaz de Vilhena, Visconde de Almeida Garrett, Eduardo Placido, Conde de Mafra (D. Francisco), Brito e Cunha, representante do Conselho de Administração da Companhia Nacional de Navegação, Eduardo Pinto Basto, dr. Domingos Pinto Coe'ho, Ricardo O'Neill,

3.^o — Dr. João Paes de Vasconcelos, dr. Brito Chaves, coronel Arez, Conde de Aurora, dr. Fernando Pizarro de Sampaio e Melo, Duque de Miranda, Frederico de Menezes, Manuel Figueira Freire da Camara.

4.^o — Dr. Ribeiro, dr. Francisco Pais de Sande e Castro, Luis Teixeira de Sampaio, Marques Ribeiro, Vasco Felix, representando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a «Revista Insular e de Turismo», Constantino Cabral, dr. Azevedo Perdigão, Luiz Costa Campos.

5.^o — Officiais da armada: comandante Constantino Luna Nunes Ribeiro, Carlos Pereira, Conde de Souza e Faro, José de Oliveira Junior, Joaquim Costa, Pires da Rocha, Bivar Lopo Vaz.

6.^o — Antigos condiscipulos: comandante Souza Dias, Almeida Conceiro, Carvalho Crato, Cisneiros de Faria, Azevedo Franco, Manuel Rueda, Gois Pinto e Judice de Vasconcelos.

7.^o — Familia: Conde de Almarjão, dr. Lopes Vieira, dr. Afonso Lopes Vieira, Adelino Pimentel, Manuel Teixeira de Sampaio, Arnaldo Fonseca, Antonio Xavier Cordeiro e Fernando Teixeira de Sampaio.

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

Continuação do n.º 958

II

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

POR muito tempo se pensou que o *terminus* da linha do Norte seria em Vila Nova de Gaia, aproveitando-se a ponte pensil, para o serviço da cidade.

Vila Nova de Gaia, cuja estação dá hoje nome á serie de pequenos logarejos, não tinha a vida industrial que presentemente tem. N'esse tempo, a sua actividade consistia no recebimento dos vinhos, que o Douro em barcos por entre fragas lhe enviava, para depois de os fazer passar pelas grandes adegas, os exportar, engarrafados ou acondicionados, a correrem mundo.

Sousa Brandão, assim tinha pensado. Wautier no seu valioso relatório perconisava que se subisse o rio até á baixa de Vila Nova, sobre o qual propunha que se estabelecesse a estação lateralmente ao Douro, para baixo da Ponte suspensa. Dizia que esse local satisfazendo a todas as exigencias presentes e futuras, estaria em relação immediata, de um lado com os armazens, e de outro lado com o rio. Ficaria proximo da cidade, e quando se quizesse prolongar o caminho de ferro para o Alto Douro, poder-se-hia sem grandes difficuldades abrir passagem ao pé do monte, entre a ponte suspensa e os Quebrantões. Afirmava que a despeza ficaria em limites muito restrictos, adoptando-se como aconselhava, nesse caso, curvas de 250 a 300^m metros de raio no pequeno comprimento de que tratava, que seria sempre percorrido com pequena velocidade.

Considerava Wautier, a sua solução, como a mais racional e a unica praticavel, isto é, adoptando o traçado pela beira-mar.

Sobre este ponto de vista, o engenheiro francez, que a politica ferro-viaria de Fontes, tinha trazido a Portugal, concordada com os estudos que os seus colegas inglezes, dirigidos por Mr Bennie tinham realiado. Discutindo no entanto, da ultima parte do trabalho do distinto engenheiro Sousa Brandão, que nesses estudos o tinha procedido.

Sobre a travessia do Douro em frente á cidade,

Wautier poz as suas remissas e diz-nos que as proximidades do Douro, oferecem grandes difficuldades, parecendo-lhe mesmo difficil chegar ao Porto na margem direita do Douro. Entende que se deve ficar na margem esquerda, o que não teria inconvenientes, atendendo a que existia uma ponte sobre o rio.

Para justificar a sua opinião, diz que uma das directrizes pue se poderia adoptar seguiria a estrada real a partir de Avelã, passaria por Albergaria e Oliveira, desceria ao Douro pelo Vale de Avintes e terminaria no prado de Quebrantões, a 1 kilometro para cima do começo da ponte do Porto. Teria o grave inconveniente de custar 19.000.000 francos mais que a outra tra directriz e de alongar 8 kilometros

Esta rasão só por si, bastaria para a fazer abandonar, concluia ele!

E insistia, repetindo; a outra directriz segue a beira mar por Ovar, flanqueia pela foz do Douro a alta montanha da margem esquerda, do rio e termina na baixa de Vila Nova de Gaia a tocar a ponte.

E pondo ponto final no assunto, termina assim: "Não hesito em preferir esta ultima directriz, que servirá perfeitamente o ponto do Porto e que poderá prolongar-se para o Alto Douro, e para a provincia de Galiza, se um dia se fizer sentir a necessidade d'este prolongamento"

Quando se estava na ultima fase da construção, da primeira parte das obras da 5.^a secção. Sousa Brandão então investido das funções de engenheiro fiscal, dava ao Conselho Superior das Obras Publicas na sua informação sobre a planta e memoria descriptiva, apresentada pela empresa, para a construção entre os kilometros 50 e 40, em que se diz. Que se as condições especiaes d'este traçado oferecem estas observações o seu traçado geral deve merecer maior atenção. Desde Ovar até Espinho, onde finalisa esta secção, o traçado inclina-se para a costa do oceano, tanto que em Espinho quasi o toca. Foi proximadamente o traçado que ele, fiscal, fez, com recomendação especial do Gover-

no de o aproximar da costa, mas a conveniencia d'este traçado era de ir internando no paiz, de seguir pelo Vale de Avintes, para atravessar o Douro em boas circumstancias.

Parece-lhe, pois, que de Ovar em diante, ou pelo menos da Cortegaça, não se devia aprovar o projecto sem que a empresa apresentasse a parte que o liga á cidade do Porto d'onde dista pouco mais de 4 leguas.

Em sessão de 23 de Julho de 1860 deu o Conselho o seu parecer aceitando as propostas de Sousa Brandão, dizendo que alem do k 30, se não deverie aprovar o traçado, sem ser apresentada a parte do projecto até á cidade do Porto, com a ponte sobre o Douro.

Ganhava raizes a intensa companhia que na segunda cidade se fazia, exigindo pela boca dos seus representantes, e pela imprensa, para que d'entro dos seus historicos muros, em local bem central, junto ao centro da sua grande actividade commercial, se construísse uma estação que ligando directamente o Porto com Lisboa, fosse simultaneamente comum ás linhas ferreas lá estudadas, do Minho e do Douro.

Foi então, que a empresa apresentou, em fins do ano de 1860, o seu primeiro projecto para a passagem do Douro, projecto diferente do de Wautier, pois á partir da Ponte da Pedra, mais se internava no paiz, passando mais proximo das povoações de Arcoselho, Francelo, Madalena, Valadares e Coimbrões, permitindo o terreno, entre o Oceano e o Douro, atravessar este rio e colocar as duas estações de Vila Nova de Gaia e do Porto em melhores condições. A ponte sobre o Douro seria de construção metalica e teria de altura sobre a baxa-mar 27^m, ficando a estação *terminus* em Campanhã, tendo que se empregar para alcançar a altura da colina de Campanhã, declividades de 15 por mil.

Este projecto foi considerado aceitavel pelo Conselho das Obras Publicas, que no entanto muito o melhorou com as correcções que lhe fez, que constam do seu parecer de 28 de Fevereiro de 1861, cujas conclusões foram as seguintes:

«Parece ao conselho que o traçado proposto pela empresa se poderá melhorar tecnica e economicamente, e reduzir todos os declives dentro do limite; maximo de 0,^m010; primeiro internando mais a linha desde o K 34 ao K 48; segundo, profundando mais a trincheira entre Coimbrões e Valadares; terceiro rebaixando mais o terreno da estação de Vila Nova de Gaia de 4,50, proximamente; quarto, alterando a directriz que conduz do tunel á ponte sobre o Douro; quinto, aumentando de 12,^m50 a altura desta ponte e mudando a sua colocação para 50^m, mais a montante.»

«Estas ultimas modificações permitiram a melhor constrncção da linha ferrea para o Norte, além da estação do Porto, diminuindo as obras extraordinarias que haveria a fazer para vencer as serras do Picoto e do Escouraçal, se se adoptasse o traçado proposto.»

Em 29 de Julho de 1861 apresentou a Companhia Real as modificações em harmonia com o parecer do Conselho das Obras publicas, entre o K. 30 e 51,1

que foram aprovadas por portaria de 7 de Setembro de 1861, e pela qual a companhia deveria modificar o projecto na parte restante da mesma 5.^a secção, entre os K-54,1 e 57,920, por fôrma que tanto a ponte sobre o Douro, como o plano da estação do Porto, fossem alteadas 12 metros e 5 decímetros acima da linha que estava marcada no perfil longitudinal a que se referia o caderno 79, apresentado pela companhia do Governo em 27 de novembro de 1860.

Em 11 de Fevereiro de 1862 novamente a empresa oonstructora envia ao Governo o projecto da ponte que compreendia os seguintes cadernos:

N.º 186 — Detalhes dos encontros,

N.º 187 — Planta geral e alçado.

N.º 188 — Desenho geral dos pegões.

N.º 189 — Detalhe dos pegões.

N.º 190 — Desenhos de um vão de 58^m, de altura.

N.º 191 — Desenho de um vão de 64^m, de altura.

N.º 192 — Desengos dos travadores.

N.º 193 — Desenhos e córtes das vigas de tensão e compressão.

O sistema era o mesmo que se tinha seguido nas pontes do Tejo Vouga e Mondego.

Pedia-se nesse projecto uma informação satisfatoria; ainda que a sua altura definitiva ficasse dependente e sujeita ás condições de mais facil chegada á estação de Campanhã, e a de melhorar-se quando fôsse possivel a prolongação da linha com a que se viesse a construir para ir a Vigo.

Declarava mais, que se estava estudando um novo perfil com esse objectivo em que teriam presentes essas considerações e que será submetido ao respectivo exame logo que estivesse concluido.

Em portaria de 12 de Agosto de 1862, declara o Governo que não duvida aprovar o systema de construção para a ponte sobre o Douro, indicado nos cadernos n.º 186 a 193 mas que se torna indispensavel que a referida empresa snbmeta á apreciação do Ministerio das Obras Publicas o projecto definitivo da mesma ponte e suas avenidas com todas as indicações e mais detalhes, tendo a empresa que ter em consideração que havia na localidade de que se tratava muitas circumstancias que seria necessario atender; taes como a melhor comunicação a estabelecer entre o Porto e a estação de Campanhã, assim como a ligação entre esta ultima e os projectados caminhos de ferro de Leça para Vila do Conde, e do Porto para Vigo, assim como a melhor comunicação com o rio para o efeito de embarque e desembarque de mercadorias, que teriam de ser transportadas do interior do paiz.

Sobre o tunel em construção na Serra do Pilar, permitia que em atenção ao estado de adeantamento em que o mesmo se encontrava, se empregasse a declividade até dez milímetros por metro, e que em quanto a declividade á saída do tunel para a ponte do Douro, ficava dependente da apresentação do projecto da ponte e avenida que a companhia teria que apresentar.

(Continúa)

AS ESTRADAS DE PORTUGAL

SEGUNDO DIZ O GENERAL TEOFILO DA TRINDADE

estão a ser reparadas com toda a brevidade

DO nosso presado colega *A Voz* transcrevemos com a devida venia alguns trechos duma interessante entrevista que o Sr. General Teofilo da Trindade, presidente da Junta Autonoma das Estradas, concedeu áquele nosso ilustre colega:

As estradas de Portugal, tão malfadadas por viajantes e sobretudo por automobilistas, estão a ser reparadas. A sua reparação e reconstrucção — porque muitas atingiram tal estado que foi necessario reconstrui-las totalmente — está a ser feita com um incremento deveras notavel.

Emfim, entrou-se por uma orientação pratica, criando-se um organismo com a autonomia para o concerto e construção da nossa rede de estradas, e concedendo-lhe dotações orçamentais para levar avante o seu designio.

* * *

O que tem feito a Junta Autonoma das Estradas neste curto periodo de Agosto, dota em que foi criada, até agora perguntou o jornalista:

O sr. general Teofilo da Trindade, distinto engenheiro e official o diz ao ser interrogado:

— Temos tido uma boa tarefa. Tem trabalhado a Junta Autonoma das Estradas que é um organismo muito especial.

—...que tem a seu cargo tudo o que diz respeito a estradas.

—Não é bem isso. A Junta Autonoma das Estradas é como uma grande brigada de trabalhos com vida limitada, e cujo fim é restabelecer a rêde arruinada, completar o que falta e estabelecer pavimentos especiais nas estradas.

E acrescentando:

—A conservação, policia, arborisação e pequenas reparações cabem á Direcção Geral das Estradas a quem entregamos os lanços que acabamos de construir, reconstruidos ou reparados.

Referindo ainda atribuições da Junta:

—A Junta tem por fim levar avante os trabalhos da sua missão num periodo mais ou menos breve para o que lhe foram já atribuidas funções e dotações.

Apresentando já trabalho feito:

—Quem se mexer por essas estradas andar pelo paiz fora verá lá muita coisa.

— Ha já reparadas muitas estradas?

— Ha. E' certo que quando a Junta tomou posse encontrou muitos trabalhos preparados e outros feitos pelo Conselho de Administração de Estradas e Turismo. Porem a Junta tem realisado um largo labor.

* * *

O sr. general Trindade fala-nos de reparações e reconstrucções e vai citando estradas, regiões, localidades, etc.

O *reporter* pergunta:

—Qual a tarefa de maior vulto?

—A grande reparação ou melhor reconstrucção — diz-nos

o sr. general Trindade—que estamos actualmente, a fazer, é a de Marateca (Aguas de Moura) a Extremoz e que ligará com a parte já reconstruida de Extremoz a Elvas.

—Por Vila Viçosa?

—Directamente.

E explica:

São uns cento e tantos quilometros, o que não é pouco.

—De Lisboa ao Porto...

—Temos grandes troços em reparação e outros já reparados. De Lisboa a Torres Vedras por exemplo, temos quasi prontos os diversos lanços que formam os oitenta e e tantos quilometros do seu percurso.

O sr. Presidente da junta Autonoma das Estradas refere ao *reporter* o cuidado que lhe merece esta via de grande importancia, por servir além das duas cidades maiores do Paiz, um largo numero de terras importantes.

O *reporter*, que conhece de *visu* e por experiencia do mau estado em que se encontrava esta estrada, faz citações dos piores e melhores lanços. E como reina a grande velocidade tomada pelos automoveis entre Condeixa, Pombal e Leiria, o distinto engenheiro diz:

—A grande velocidade é possivel aí, devido siplesmente ao terreno que é muito firme. Sucede isto noutros pontos do paiz.

«A estrada está apenas com uma reduzida camada de cascalho, apenas com uma cascasita, porém como o terreno é de boa qualidade, o empedrado, apesar de gasto, aguenta-se até ao fim. E' o caso de muitas estradas da Beira. O terreno granitico favorece a conservação. Nas regiões schistosas, a conservação tem naturalmente de ter mais cuidados: sofrerão as estradas mais frequentemente a reparação.

* * *

—As estradas serão alargadas, far-se-hão estradas de grande largura?

O presidente da Junta responde:

—Por enquanto não. Apenas alargámos algumas para os cinco metros.

«Levamos a cabo a unificação desta largura decretada já ha certo tempo

—Dentro das povoações tambem?

—Dentro das povoações algumas vezes é impossivel. No entanto temos sempre tratado de evitar o estreitamento das estradas e por isso vamos estudar variantes.

—Não haverá projectos de largas estradas...

—Estradas-pistas? O nosso desejo seria levar isso avante, mas é impossivel pensar em tal antes de realizarmos a grande obra de reparação e reconstrucção das existentes e construção das que fazem falta urgentemente.

—Estradas internacionais...

—Sim, tem-se falado por vezes numa estrada directa de Lisboa a Madrid mas isto por enquanto não p. de passar dum mero projecto.

—E a ligação com Sevilha?

—Dedicamos toda a nossa atenção á estrada que ligará Lis-

boa a Sevilha por Beja, Serpa e Ficalho. Os trabalhos de campo estão feitos. Procede-se actualmente á organização dos processos de empreitadas.

—E' uma longa via?

—São cento e tantos quilómetros.

—Estará pronta por ocasião da abertura do certame internacional de Sevilha?

—Impossível dizê-lo, embora a Junta esteja animada da maior vontade.

E a proposito esclarece:

—Para Sevilha temos duas estradas: essa e a de Estremoz a Elvas e Badajoz.

O *reporter* ajunta uma terceira:

—E a do Algarve se for concluída...

—Sim, essa. Servirá havendo trasbordo de veículos no Guadiana, de Vila Real de Santo Antonio para Ayamonte.

Uma afirmação que surge ao *reporter* pedida ao presidente da Junta das Estradas:

—A estrada do Algarve será de facto, concluída dentro em breve?

—Sim, será brevemente aberta a arrematação para a sua construção e reparação.

—Esta estrada segue...

—Por Setubal, Ferreira do Alentejo, Aljustrel, Almodovar e Faro.

Uma nota:

—E' uma estrada que nos merece atenção. Faro é a unica capital de distrito que não tem comunicação directa com Lisboa.

—O que falta desta estrada?

—Faltam apenas 14 quilómetros e algumas obras de arte.

—Onde?

—Entre Ferreira do Alentejo e Aljustrel.

* * *

Estradas asfaltadas.

—Temos já algumas estradas asfaltadas ou betuminadas e outras para sofrerem essa operação.

—De Lisboa a Cascais...

—Prontas temos a de Cacilhas a Azeitão que será asfaltada até dez quilómetros a sul, além de Setubal. A de Cascais, bem como as restantes que formam o triangulo (Lisboa-Sintra-Cascais) serão também asfaltadas ou betuminadas.

Referindo mais:

—Da Figueira da Foz a Coimbra temos pronta uma pequena extensão de estrada, á saída da Figueira, asfaltada também. A estrada de Lisboa a Alverca será asfaltada, bem como a de Lisboa ao Porto.

O *reporter* salientando:

—Ao Porto?

—Sim, a estrada de Lisboa ao Porto ficará asfaltada.

A conversa passa a incidir sobre os outros pavimentos, melhores mas mais dispendiosos e o distinto entrevistado diz:

—Temos já construído em *beton* de cimento dois troços: um dentro da vila de Sintra e o outro ligando os Estoris a Cascais.

Mais um pormenor interessante é uma boa estrada:

—Estamos a estudar a maneira de reduzir ao minimo as passagens de nível na linha ferrea de Cascais. As estradas do triangulo turistico Lisboa-Sintra-Cascais satisfarão os automobilistas.

* * *

Outros trabalhos da Junta:

A Junta—dize-nos o sr. general Trindade—dotou a construção da estrada do Luso a Penacova que fechará o triangulo de turismo de Coimbra.

Mais:

—A estrada de Braga a Chaves, velha inspiração, vai ser brevemente concluída. Vai ser posto em arrematação o lanço mais importante que falta concluir.

O presidente da Junta vai citando. O «reporter» toma nota de alguns troços da estrada a concluir:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Venda de estrume e lixo produzido pela limpeza dos vagões que conduzem gado para o mercado do Campo Pequeno e das linhas das estações de Lisboa P. Alcantara Terra

Até ao dia 24 de Dezembro do corrente ano pelas 15 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas á Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apollonia.

No envolucro das propostas, além do enderesso, deverá indicar-se o seguinte:

«Proposta para a compra do estrume e lixo das estações de Lisboa P. e Alcantara Terra no ano de 1928»

Os proponentes deverão estipular claramente o preço oferecido por tonelada e terão de fazer a declaração de se conformarem com as bases abaixo designadas. Todas as propostas que não satisfaçam as condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas, serão consideradas nulas.

As bases são as seguintes:

1.^a

O concessionario obriga-se a fazer a descarga dos vagões com lixo por sua conta numa estação das da rede desta Companhia no proprio dia em que os vagões chegarem à mesma estação, sendo a carga e transporte por conta da Companhia.

2.^a

Se a descarga se não fizer no prazo regulamentar, os vagões ficarão vencendo estacionamento por conta do concessionario.

3.^a

A expedição dos vagões com lixo far-se ha periodicamente isto é, á medida que vão estando carregados, pelos comboios de mercadorias que a Companhia entender, recebendo o concessionario aviso da estação expedidora do seguimento de cada vagão, o qual servirá de recibo para poder efectuar a sua descarga na estação de destino, mediante a sua apresentação ao chefe respectivo.

4.^a

O pagamento será feita nas estações de Lisboa P. e Alcantara Terra na ocasião do despacho.

5.^a

A descarga do estrume e lixo só se poderá efectuar numa unica estação, sendo condição de preferencia, o estrume ser retirado em Lisboa P. ou descarregado em estação proxima, Lisboa, 12 de Dezembro de 1927

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

—De Santarem a Rio Maior e ás Caldas da Rainha, de Alcobaca ao Valado e á Nazaréth...

Uma pergunta do jornalista.

—A estrada do Lindoso?

—Ainda não está votado o lanço. Ainda não pôde chegar-lhe a vez. Bem vê...

* * *

Em remate da entrevista, o sr. general Teofilo da Trindade, presidente da Junta Autonoma das Estradas diz-nos:

—O que é preciso é que o publico se compenetre de que a Junta atenderá todas as necessidades. O que não pode fazer é tudo de uma vez. Dê-se tempo ao tempo, e confie-se na Junta. Desde Agosto até hoje o que já está feito deve servir de garantia do interesse da Junta em cumprir cabalmente a sua missão.

Viagens e Transportes

HORARIO DOS COMBOIOS

Linha do Douro

Desde o dia 5 de Dezembro os comboios regulares de mercadorias n.º 3701 e 3706 passam a fazer serviço de passageiros de 3.ª classe com paragem em todas as estações e apeadeiros intermedios, partindo o 3701 de Marco ás 6-29 para chegar a Tua ás 12-55 e o 3706 parte da Regua ás 18-30 para chegar a Marco ás 21-52 e tambem a partir da mesma data o comboio de mercadorias n.º 6704 que fazia o serviço de passageiros de 3.ª classe entre Regua e Ermezinde faz o mesmo serviço desde Tua, donde parte ás 7-20 para chegar a Ermezinde ás 17-45 parando em todas as estações e apeadeiros intermedios.

Linhas do Vale do Vouga

Desde 5 de Dezembro do corrente ano que foi modificada a marcha do comboio n.º 5 que circula entre Espinho e Vizeu, a marcha dos comboios n.ºs 102, 106 e 107 que circulam no Ramal de Aveiro e aumentada a circulação do comboio n.º 109 no mesmo Ramal da forma seguinte:

Comboio n.º 5 — Partida de Espinho Praia ás 18-15 chegada a Vizeu ás 0-19.

Comboio n.º 102 — Partida de Aveiro ás 5-25 chegada a Sarnada 7-12.

Comboio n.º 106 — Partida de Aveiro ás 19-50 chegada a Sarnada ás 21-15.

Comboio n.º 107 — Partida de Sarnada ás 17-42 chegada a Aveiro ás 19-24.

Comboio n.º 109 — Partida de Sarnada ás 21-03, chegada a Aveiro ás 22-22.

O comboio n.º 5 só se efectua ás segundas, quartas e sextas-feiras entre Sarnada e Vizeu.

O comboio n.º 107 só se efectua ás terças, quintas, sabados e domingos.

Todos estes comboios teem paragem nas estações intermedias.

O horario em vigor desde 1 de Novembro, sofrerá mais as seguintes alterações:

Comboio n.º 3 — Entre Sarnada e Vizeu, passa a efectuar-se apenas ás terças, quintas, sabados e domingos.

Comboio n.º 4 — Suprimida a sua circulação entre Vizeu e Sarnada, ficando diario entre Sarnada e Espinho-Praia.

Comboio n.º 105 — Entre Sarnada e Aveiro, passa a efectuar-se apenas ás segundas, quartas e sextas-feiras.

— A partir do dia 5 foram feitas as seguintes alterações ao horario da linha do Vouga: Comboio n.º 3 — passou a efectuar-se apenas ás terças, quintas, sabados e domingos entre Sarnada e Vizeu.

Comboio n.º 102 — passou a efectuar-se apenas ás segundas, quartas e sextas-feiras em todo o trajecto.

Foi suprimida a marcha do comboio n.º 4 entre Vizeu e Sarnada e modificadas as marchas dos comboios n.ºs 5, 102, 106 e 107.

Foi estabelecido o novo comboio n.º 109.

O serviço que presta o Despacho «Cartaxo-Central» foi ampliado ás reinessas de pequena velocidade, sendo os transportes de e para o mesmo Despacho encaminhados como a seguir se indica:

a) — Pela estação de Setil, os transportes de passageiros e bagagens;

b) — Pela estação de Sant'Ana, os transportes de volumes pequenos até 10 quilogramas a que refere a tarifa especial n.º 8 de g. v. desta Companhia e os de mercadorias em grande e pequena velocidade.

Par êste efeito foi posta em vigor e a partir daquela mesma data, a nova tarifa de camionagem que anula e substitui a que se acha em vigor desde 10 de Abril de 1927.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

OS CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

II

CARRUAGENS PARA FUMADORES E NÃO
FUMADORES — CARRUAGENS-CAMAS
— COMO ADQUIRIR BILHETES COM ANTE-
CEDENCIA — PREÇOS DE VIAGENS —
; : CARRUAGENS-RESTAURANTES : :

A acrescentar á grande série de comboios que abundam em linhas alemãs há ainda os rapidos (Eilzuege) (comboios rapidos sem sobre taxa) que só teem a 2.^a e 3.^a classes.

Há também comboios omnibus acelerados com 2.^a, 3.^a e 4.^a classe e comboios omnibus que servem principalmente para o transito local e profissional.

Em Berlim e Hamburgo ha ainda linhas ferreas urbanas de circumvalação e suburbanas com passagens a preços relativamente muito reduzidos.

Em todos os comboios de viação Ferrea do Reich Alemão há carruagens destinadas sómente a fumadores, não fumadores e senhoras. Também é permitido fumar nas carruagens-restaurantes em compartimentos destinados exclusivamente para esse fim.

Os comboios D levam todos uma carruagem-restaurant a cargo de Mitropa. Há um completo serviço com comidas e bebidas á carta nestas carruagens-restaurant, sendo permitida nos mesmos a entrada a todos os passageiros.

Pouco depois da partida do comboio são distribuidos bilhetes marcando logar nas mesas do restaurant. Estes comboios D. quando circulam de noite levam varias carruagens com camas, sendo para isso necessario tomar bilhete de cama de ante-mão pelo motivo de grande affluencia de passageiros que em geral escolhem estes comboios por serem bastante comodos e rapidos.

Os compartimentos de 1.^a classe teem em geral uma cama, os de 2.^a duas camas e os de 3.^a três tarimbadas sobrepostas.

A *Agencia Mer*, (agencia de viagens do centro da Europa) vende bilhetes simples para todas as classes e para todos os comboios.

Para as viagens grandes tem a mesma agencia as cadernetas de bilhetes validos por 60 dias, cadernetas muito recomendaveis que se vendem também em todas as sucursaes da Agencia Mer, e economisam-se quantias bastante consideraveis em sobre-taxas para os comboios de grande velocidade. Com as cadernetas validas por 60 dias, pode-se interromper a viagem tantas vezes quantas se queira, claro que durante o prazo da validade de caderneta, podendo, caso se queira, despachar a bagagem em transito para a estação termo da viagem.

Na mesma agencia vende-se também bilhetes de cama que podem ser requisitados com quinze ou mais dias de antecedencia. Para as carruagens camas da Grande Companhia Internacional de Carruagens-Camas a venda dos bilhetes faz-se quatro semanas antes da partida do comboio, podendo os bilhetes ser requisitados nos escritorios da mesma companhia e na Agencia Mer.

Os preços das passagens são calculados por taxas fixas por quilometro, sendo o preço de cada 1 quilometro em 1.^a classe: 10,8 Pfg (1 Pfg=0,01 Mc); em 2.^a classe: 7,5 Pfg; em 3.^a classe: 5 Pfg. e em 4.^a classe: 3,3 Pfg. — As sobretaxas para os comboios de grande velocidade são divididas em três zonas de distancias.

A sobre-taxa para comboios de grande velocidade (comboios D) importa em:

Zonas	I Classe	II Classe	III Classe
1. ^a Zona 1—75 km..	2 Marcos	1 Marcos	0,50 Marcos
2. ^a Zona 76—150 km..	4 »	2 »	1 »
3. ^a Zona mais de 150 km.	6 »	3 »	1,50 »

os comboios de grande velocidade, de longo curso, além do preço de tarifa geral é cobrada uma taxa adicional pela 3.^a zona respectivamente, 1.^a ou 2.^a classe.

Os bilhetes para marcação de logares custam:

ZONA	I CLASSE	II CLASSE	III CLASSE
Para as três zonas....	2. — Mc.	1. — Mc.	0,50 Mc.

os bilhetes de cama de Viação do Reich e da Mitropa em toda a rede alemã custam:

Preço para três zonas..	25. — Mc.	13. — Mc.	6,50 Mc.
-------------------------	-----------	-----------	----------

sobre estes preços ha que juntar 10 % de direitos de inscrição, quando os bilhetes sejam comprados com antecedencia e em qualquer das agencias ou na propria Companhia.

Carlos d'Ornellas.

Linhas Portuguesas

— Foram submetidos á aprovação do Govêrno os projêtos de ampliação das estações de Porto-Campanhã e S. Bento, pelos quais nas proximidades da estação de Campanhã são estabelecidas quatro linhas destinadas unicamente ao serviço de mercadorias, e é constituida a segunda via entre Campanhã e S. Bento, cuja necessidade ha muito se impõe, para atender ao movimento de passageiros e bagagens que augmenta dia a dia.

Venda de 100 locomotivas alemãs para a Rumania

A companhia das estradas de ferro do Reich vendeu á Rumania 100 locomotivas dos serviços do Estado, por conta das reparações. Estas locomotivas tinham sido alugadas ha já bastante tempo pela administração da Rumania. As locomotivas foram vendidas por 11,5 milhões de Reichsmark, sendo portanto um preço bastante vantajoso para a administração alemã. A importancia das locomotivas será paga em 29 prestações mensais, a principiari no fim deste ano. O contracto entre a Reichsbahn e a administração das estradas de ferro da Rumania foi já autorisado pela comissão das reparações. Para a industria alemã, o negocio só pode ser considerado como vantajoso visto dar á Reichsbahn os meios de dar novas encomendas ás usinas alemãs.

Manual do Viajante em Portugal

ITINERARIOS DE EXCURÇÕES EM TODO O PAÍS:

MADRID, PARIS, VIGO, SANTIAGO, SALAMANCA, BADAJOZ E SEVILHA

— QUASI ESGOTADA A 5.^a EDIÇÃO —

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27

BETON DE AÇO

O beton de aço é um mater al de revestimento indestructivel e proprio para construcções industriaes e de trafego.

Do melhor resultado como revestimento de

Pavimentos

em fabricas, salas de montagem, armazens, casas de caldeiras, officinas, estações de caminhos de ferro e salões de exposições.

Vias

para rampas de carga, tuneis de serviços postaes e de bagagens, armazens de mercadorias, plataformas de estações de caminhos de ferro, salões de automoveis e entradas de portões.

Duradouro

Economico

Impermeavel

Isento de poeira.

Execução em extremo
simples

por qualquer firma construtora.

O beton de aço não se torna liso, mas permanece sempre de superficie aspera.

Planos inclinados

em paioes, silos, elevadores de alcatruzes para coke, minério, pedras, ardosa e carvão, tanto como para cereaes e farinhas.

Execução como

camada de reboque

em superficies completas no proprio lugar da construcção.

Colocação de

placas preparadas

de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

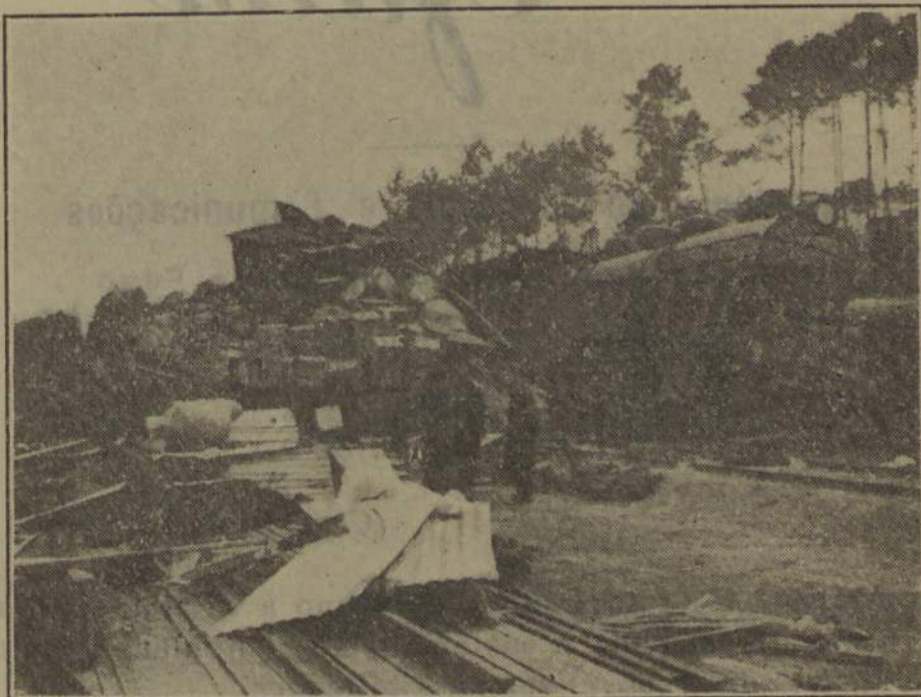
Representantes e depositarios

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a L.^{da}

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA

Os grandes desastres ferroviarios

Ainda o descarrilhamento de Oliveira do Bairro



Dois aspectos do terrível descarrilhamento em Oliveira do Bairro

Ainda continuam em tratamento no hospital de Coimbra alguns dos ferroviarios victimas do desastre que se deu na noite de 16 para 17 de Novembro na estação de Oliveira do Bairro, motivado pelo descarrilhamento do 2101 e 2108; tripulados pelos maquinistas Manoel Gameiro e Luís Rato.

O 2101 sahira da estação de Alcantara com destino ao Porto e o 2108 sahira de Gaia com destino a Lisboa.

As 9,35 da noite o maquinista Luiz Rato não atendeu os sinaes semaforicos e entrou na estação com grande velocidade, indo embater, violentemente, com o 2021.

Do terrível choque resultou o não só ficarem danificados totalmente 21 vagões não incluindo as duas maquinas que ficaram num estado lastimoso, devendo sofrer uma grande reparação em virtude de ficarem amolgadas e com importantes peças partidas; como também alguns feridos dos quaes um faleceu e outros ainda se encontram internados no Hospital de Coimbra experimentando algumas melhoras.

CATASTROFE IMINENTE

que um guarda rondista de caminhos de ferro consegue evitar

O comboio 164 da linha da Beira Baixa, que antehontem vinha da Guarda para o Entroncamento, teve uma paragem de cerca de 4 horas, perto da estação de Fratel, em virtude de ter desabado sobre a via um enorme pedragulho. Só por uma circumstancia providencial se não deu uma catastrophe de horrorosas consequências. Um guarda rondista de nome Miguel que deu com a linha obstruida, correu para e frente da locomotiva do comboio referido, que se aproximava, com grande velocidade, e com o archote de que ia munido, fez sinal de paragem a que o maquinista prontamente obedeceu, e com muito custo e trabalho se pôde afastar da via, para dar passagem ao comboio, o maldito rochedo.

Este comboio era rebocado pela maquina 71, a do desastre de Lamarosa, que conta nas suas marchas através das linhas da Companhia Portuguesa, além desse desastre, bastantes aventuras macabras.

TEM FRIO?

SOBRETUDOS

GABARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFAIATE — Grande stock de sobretudos e gabardines feitos a preços baratissimos

União Industrial de Lanifícios

Rua Fernandes Thomaz, 308, — (Em frente ao Bolhão) — PORTO

Fabricamos as melhores fazendas para

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 959)

Art. 44.º E' autorizado o Governo a contribuir para as novas linhas com o material fixo e circulante, dentro dos limites das respectivas possibilidades.

§ único. O material circulante fornecido pelo Estado constitui propriedade do mesmo e é usufruído pela empresa com o encargo da sua conservação e substituição.

Art. 45.º Todas as vantagens previstas no presente diploma são concedidas unicamente a linhas de interesse geral.

III — Concessões com garantia de anuidade

Art. 46.º E' autorizado o Governo a garantir, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, às linhas já classificadas, ou que o venham a ser nos termos do presente diploma, e de leito proprio em toda ou em parte da sua extensão:

1.º O complemento da anuidade necessaria para juro e amortização do custo da construção, no prazo maximo de cinquenta anos, ao juro fixado no respectivo diploma de concessão até o limite da taxa máxima de juro dos bilhetes do Tesouro no trimestre em que é feita a concessão;

2.º Uma remuneração anual, não superior ao juro anual que vigorar para os bilhetes do Tesouro, ao capital circulante que fôr atribuído á linha com a aprovação do Governo, para ocorrer a despesas de exploração, mediante prévio parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 47.º Um terço do complemento da anuidade, garantido na concessão de linhas, constitui encargo das camaras municipais dos concelhos por elas servidos, na proporção do produto do numero de quilometros em cada um construídos pela soma das contribuições gerais do Estado no mesmo.

§ unico. Essa participação de encargos é paga por meio de adicionais às contribuições gerais do Estado e fixados nos termos do artigo 13.º, n.º 5.º

Art. 48.º O custo efectivo da construção com deducção do custo das expropriações realizadas nos termos do artigo 42.º é tomado para base da anuidade prevista no artigo 46.º e tem por limite maximo a cifra global do orçamento do projecto aprovado pelo Governo, compreendendo:

1.º Os juros intercalares á taxa estipulada no artigo 46.º, n.º 1.º, correspondente á duração da construção prevista no contracto de concessão;

2.º A percentagem de 4 por cento do mesmo orçamento para despesas de constituição do capital.

§ 1.º Quando termine o prazo de amortização das obrigações emitidas, a anuidade garantida sofre deducção correspondente á das obrigações amortizadas.

§ 2.º Se fôr fornecido pelo Estado o material fixo e cir-

culante nos termos do artigo 44.º, o respectivo valor, com exclusão das despesas de transporte até a entrega á empresa, é deduzido do custo da linha previsto no artigo anterior para efeitos de garantia de anuidade.

Art. 49.º A importancia das obras e aquisições complementares julgadas necessarias, segundo projectos aprovados pelo Governo, e que devam ser lançados á conta de estabelecimento, adiciona-se ao capital representativo do custo da linha, sendo-lhe extensiva a garantia de anuidade.

Art. 50.º A receita liquida que serve de base ao cálculo do complemento da anuidade garantida é determinada pelo encontro das receitas de exploração (tráfego e fóra do tráfego) com as respectivas despesas, devidamente verificadas umas e outras pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A diferença entre a soma da anuidade e do dividendo arbitrados no artigo 46.º e a receita liquida apurada constitui o complemento a adiantar pelo fundo especial.

Art. 51.º Quando haja despesas extraordinarias de conservação ou reparação que pela sua excepcional importancia não devam constituir encargos de um só exercicio é autorizada a sua divisão pelo numero de exercicios que fôr proposto pelas empresas e aprovado pelo Governo, ou por este indicado.

Art. 52.º Desde que a receita liquida determinada nos termos do artigo 50.º exceder a soma das importancias previstas na artigo 46.º, metade do excesso é destinada ao reembolso ao fundo especial dos complementos adiantados, e, saldados estes, dos seus juros simples, á taxa de desconto do Banco de Portugal menos uma unidade, que constarem da respectiva conta. A outra metade é aplicada á melhoria das acções.

IV — Condições das concessões

Art. 53.º Os diplomas de concessão estabelecerão para cada caso especial: a importancia do deposito definitivo que deve ser efectuado para se tornar efectiva a concessão; as condições em que esse deposito pode ser levantado; as obrigações dos concessionarios para com o Estado e correspondentes sanções; a largura da faixa dentro da qual lhes é garantido o direito de opção em relação ás linhas paralelas á sua, cuja construção fôr autorizada; as condições técnicas das linhas e material, e os prazos das construções e da concessão.

§ único. As empresas concessionárias de outras linhas tem a faculdade de substituir o deposito por outra garantia equivalente aceite pelo Governo.

Art. 54.º Assiste ao Governo a faculdade de fazer entroncar ou cruzar outras linhas em qualquer caminho de ferro de interesse geral concedido nos termos deste decreto salvas as restrições previstas no artigo antecedente.

Art. 55.º As linhas e o respectivo material circulante, proporcionado em quantidade ás exigências da exploração, serão entregues em bom estado ao Governo, quando findar o prazo da concessão, mediante o pagamento ao concessionario da importancia em que fôr avaliado o material circulante, com excepção do que já foi sua propriedade, reservando-se tambem o direito de adquirir os provimentos existentes.

§ unico. Na avaliação do material circulante e provimentos deverá têr-se em conta a possibilidade da sua utilização.

Art. 56.º Nenhuma concessão de caminho de ferro é feita por prazo indefinido, salvas as disposições especiais do artigo 1.º, § 3.º, relativas a caminhos de ferro mineiros.

Art. 57.º A duração das concessões que houverem de ser feitas não poderá exceder noventa anos e será fixada no diploma que a autorizar e figurará nas condições do concurso.

§ único. O prazo das sucessivas concessões a fazer será fixado de modo que todas as concessões terminem na

mesma data, que em principio é fixada pelo da primeira concessão.

Ao Governo porem será reservado o direito de, em caso de conveniencia para o Estado, aumentar ou diminuir o praso das anteriores concessões mas de forma que se mantenha o principio de todas terminarem na mesma data.

V — Modo de fazer as concessões

Art. 58.º As concessões de caminhos de ferro de interesse geral, depois de autorisadas por diploma com força de lei, serão sempre feitas pelo Governo mediante concurso publico, com as condições prescritas na lei respectiva.

§ único. As linhas encorporadas num grupo já constituído e as de interesse particular, devidamente classificadas, são concedidas sem concurso.

Art. 59.º Quando a concessão tenha sido previamente requerida, será dado conhecimento ao requerente do caderno de encargos que deve servir de base ao concurso, ficando-lhe assegurado, quando seja concorrente e a sua proposta tenha sido admitida, o de opção relativamente á proposta mais favoravel apresentada no concurso.

Art. 60.º para serem admitidos a licitar deverão os concorrentes fazer um deposito provisorio de 2 1/2 por cento da importancia do orçamento aprovado para a linha que fôr objecto do concurso.

§ único. Ao requerente da concessão será levado em conta o deposito a que se refere o artigo 27.º, caso não o tenha levantado, e o valor dos estudos quando á sua custa os haja efectuado.

Art. 61.º A base do concurso deve ser uma unica, podendo a licitação versar sobre a taxa da garantia, ou sobre qualquer vantagem ou encargo para o Estado, fixado no decreto que ordenar o concurso.

Art. 62.º Quando o requerente duma concessão não usar do direito de opção assegurado no artigo 59.º o adjudicatário pagar-lhe-há a importancia dos estudos feitos e aprovados, mediante a entrega dos mesmos.

VI — Transmissão das concessões

Art. 63.º As concessões feitas a individuo ou sociedade não podem ser transferidas por qualquer titulo e forma, no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia autorização do Governo.

Art. 64.º No caso de morte do concessionario podem os seus herdeiros devidamente habilitados requerer a transmissão da concessão.

VII — Resgate das concessões

Art. 65.º Em todos os contractos de concessão de novas linhas deve ser previsto o direito do resgate pelo Estado ao cabo do prazo minimo de dez anos de exploração de toda a linha.

Art. 66.º O resgate é feito mediante uma anuidade determinada nos termos dos contractos vigentes, acrescida porém em cada ano que faltar para o termo da concessão de metade do aumento da receita liquida em relação á do último ano anterior ao resgate, por forma que a soma das duas quantias atinja pelo menos o juro do capital-acções á taxa do juro dos bilhetes de Tesouro, do ano correspondente á anuidade a liquidar.

§ 1.º Quando haja garantia de anuidade, a anuidade de resgate não pode ser inferior á que representa a garantida pelo contracto de concessão.

§ 2.º Quando não haja garantia de anuidade, o diploma de concessão fixará o limite abaixo do qual não pode descer em caso algum a importancia da anuidade a pagar pelo resgate.

Art. 67.º O preço da remissão não comprehende o material circulante nem o valor dos materiais de exploração

em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

§ único. O valor do material circulante que não seja pertença do Estado será pago á escolha do Governo, em globo no acto do resgate, ou em tantas prestações iguais, adicionadas á anuidade de resgate, quantos os anos que faltarem para atingir o fim da concessão, tendo-se em conta na avaliação a possibilidade da sua utilização.

VIII — Caducidade das concessões

Art. 68.º As concessões caducam nos casos seguintes:

1.º Quando sejam excedidos, sem terem sido prorrogados, os prazos fixados nos diplomas para os estudos, construção e inicio de exploração das linhas concedidas;

2.º Quando a exploração da linha fôr interrompida e o concessionario não provar que está habilitado para a continuar, recomeçando-a no praso de dois meses;

3.º Quando, tendo-se já dado uma interrupção nos termos do n.º 2. a exploração seja novamente interrompida, sem o motivo de força maior que a justifique;

4.º Quando o concessionario não cumprir as condições estipuladas no contracto de concessão;

5.º Quando seja decretada a falencia da empresa concessionaria com audição da mesma, nos termos do decreto de 9 de Novembro de 1893 e qualquer outra legislação vigente.

Art. 69.º Nos quatro primeiros casos do artigo antecedente, o Governo porá em haste publica a concessão do caminho de ferro, pelo tempo que restar da sua duração e nas mesmas condições em que esta fôr feita, na parte applicavel, e fará avaliar o material circulante e provimentos para que o seu valor sirva de base de licitação.

Serão entregues ao novo concessionario não só as obras executadas pelo anterior como também todo o material fixo e suas dependencias, material circulante e provimentos.

§ 1.º Da importancia recebida pelo Estado em virtude da adjudicação, é pago ao antigo concessionario o valor do material circulante e provimentos, deduzindo-se as despesas que o Estado tiver feito, cessando assim todos os direitos do referido concessionario.

§ 2.º quando a linha estiver em exploração o Governo providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa que não seja coberta pela receita por conta do concessionario.

Art. 70.º Quando não houver adjudicatario, depois de duas praças sucessivas, com redução na segunda dum têtço da base de licitação adoptada para a primeira, o Governo toma posse provisoria das obras e de todos os materiais, continuando a exploração da linha por conta do concessionario na parte já aberta ao transito publico. Se findo o prazo de dezoito mezes o mesmo concessionario se não mostrar habilitado para continuar a construção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito por sua conta, entra o Governo immediatamente na posse definitiva da linha e de todas as suas dependencias.

§ 1.º Se a linha estiver em construção, pertecem ao concessionario os materiais em deposito, ferramentas e maquinismos, dos quais poderá dispor livremente se ao Estado não convier adquiri-los pelo preço de avaliação, deduzindo se porém quaisquer dividas ao mesmo.

§ 2.º Se a linha estiver em exploração, pertencem-lhe os materiais em deposito e o material circulante, que o Governo poderá adquirir, no todo ou em parte, pelo preço da avaliação, se assim o julgar conveniente, deduzindo-se porém quaisquer dividas ao mesmo.

§ 3.º Se a linha fôr assente sobre o leito duma estrada, o concessionario é obrigado a levantar a via e a repor a estrada embom estado, respondendo pelas despesas que

esses trabalhos ocasionarem, se o Estado não quizer continuar a exploração.

Art. 71.º No caso de caducidade por falencia, proceder-se-há em harmonia com as prescrições do decreto de 9 de Novembro de 1892 e demais legislação em vigor.

Art. 72.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força

de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os ministros de todas as repartições o façam imprimir publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da Republica, em 17 de 1927. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Junior — João José Sinel de Cordes — Abilio Augusto Valdêz de Passos e Souza — Jaime Afreixo — Antonio Maria de Betencourt Rodrigues — Julio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Filisberto Alves Pedroza.



Sociedade Commercial Portugueza

PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.º

LAMPADAS DE CONSTRUÇÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.
RECTIFICADORES PARA CARREGAR.
ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se às casas das especialidades



UM CAMPEÃO DE LAWN-TENNIS



Esteve ha dias em Lisboa, com seus dois companheiros Brugnon e Boussos, o célebre campeão mundial de Lawn-Tennis Mr. Jean Borotar.