

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 41.º ANNO

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

NUMERO 968

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, Cuesca de Santo Dominço, 17

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

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Abril de '928

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

C. dos C. Ferro Portugueses—Aviso ao Publico—Serviço directo de passageiros e bagagens aos preços das tarifas gerais das linhas interessadas entre várias estações portuguesas e espanholas—Desde 16/4/1928

— Tarifa Internacional n.º 301 — G. V.

— Tarifa Internacional n.º 201 — G. V. Em applicação desde 1 de Abril de 1928.

— Tarifa Internacional n.º 302 — G. V.

1.º Aditamento á Tarifa de Camionagem—Transportes entre a estação de Carregado e Alenquer — Em vigor desde 1 de Julho de 1926.

15.º Aditamento á Tarifa Especial P. H. F. N.º 3 - g. v.

— 1.º Aditamento á Tarifa Internacional n.º 301 — G. V.

— 1.º Aditamento á Tarifa Internacional n.º 302 — G. V.

— Aviso ao Publico—Retretes reservadas nas estações

SUMÁRIO

As estações de Caminhos de Ferro em Lisboa, por J. Fernando de Sousa	Pag. 113
Caminho de Ferro de Benguela, pelo Comandante Avaro Machado	» 117
Linhas Estrangeiras	» 120
Linhas Portuguezas	» 120
Incidente ferroviário	» 120
A linha de Tomar à Nazarét	» 121
Aviação	» 125
Grupo Instructivo Ferro-Viario	» 124
Um invento de grande importancia	» 124
A exportação de vinhos pela Barra de Lisboa	» 124
Um livro util	» 125
A maior estação da Europa	» 125
Parte Oficial	» 126
Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro	» 127
Publicações recebidas	» 127
Os nossos mortos	» 127

AS ESTAÇÕES DE CAMINHOS DE FERRO EM LISBOA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

A portaria de 3 de março ultimo confiou a uma comissão o estudo do problema das estações de caminho de ferro em Lisboa, tendo especialmente em conta as suas relações com as vias fluvial e maritima. Tem, pois, que ser previamente determinado na generalidade e em toda a sua complexidade o sistema de estações ferroviárias de que carece a cidade de Lisboa como grande centro de população com 600:000 habitantes, capital de paiz e portanto centro da sua vida administrativa, principal emporio comercial servido pelo mais vasto e importante porto da nossa costa.

Antes da analyse dos diversos projectos apresentados, confiada tambem á Comissão, impõe-se o estudo do assunto na generalidade.

* * *

Estende-se a cidade de Lisboa numa faixa de cerca de 13 Km. do Poço do Bispo a Algés ao longo da accidentada margem direita do Tejo, o qual fórma em frente dela um vasto estuario, que a separa da parte Leste e Sul do Paiz.

E' desigual a largura da cidade, que vae ao maximo de 4,5 Km. do Terreiro do Paço ao Campo Grande.

Cerca-a uma vasta região suburbana, muito povoada, que orla a margem, indo além da foz até Cascaes e estendendo-se para o Norte pelo vale de Bemfica e para os lados do Lumiar. Na margem direita do Tejo e em frente de Lisboa encontra-se grande numero de povoações e habitações dispersas pelos campos, constituindo uma segunda zona suburbana, que por Azeitão e Palmela vai até Cezimbra e Setubal. A ela converge o sistema de caminhos de ferro de quasi todo o Alemtejo e o Algarve, com 1.000 Km. em exploração e outros tantos projectados, tendo por tronco comum o troço de Pinhal Novo a Barreiro e Cacilhas (não concluido na sua extremidade, em que se reduz de 8 Km. a 2 Km. o trajecto fluvial) e que deu logar em 1924 ao transporte de cerca de 1.000:000 de passageiros, 19.000 toneladas de recovagem e 27.000 de mercadorias em p. v., tendo sido esse movimento no Barreiro de 316.000 Ton.

A montante do canal de Cacilhas á barra alarga-se o imenso Mar da Palha com as suas varias ramificações do Seixal, Barreiro, Moita e Aldegalega, apresentando um estreitamento que reduz, entre o Beato e o Montijo, a 5,5 Km. a sua largura, a qual aumento

logo para montante até atingir 14 Km. a par de Alcochete, e vae ter o seu inicio nas alturas de Alverca, recebendo a par dos mouchões da Povia o tributo do Sorraia e seus afluentes.

Esse estreitamento a montante do quadro da grande navegação e não longe do Pinhal Novo, ponto de convergencia das linhas do Sul, está naturalmente indicado para a construção de uma ponte que ligue as duas margens, obra consideravel, que a muitos assusta, mas cuja exequibilidade tecnica é incontestavel e que seguramente cabe nas possibilidades financeira, do paiz.

Para o Norte de Lisboa estende-se entre o Tejo e a costa uma verdadeira península rica e povoada, dividida nas duas vertentes pelo ultimo ramo do sistema orográfico Lusc-Castelhano, constituido pelas serras de Candieiros e Montejunto, que vem morrer na de Cintra.

O vale do Tejo oferece o caminho para o Norte do paiz pelas veigas que orlam o referido sistema. E' essa a grande arteria para as comunicações internacionaes, a linha de importação e exportação do *hinterland*, que póde abranger uma parte da Extremadura espanhola e da Castela Nova.

Ao longo da cadeia de serranias e na sua acidentada vertente oceanica, tem razão de ser outra linha, que sirva a importante região litoral que se estende até ás Caldas e Leiria e se ramifique na direcção de Cintra.

São pois tres os sistemas de linhas que devem convergir a Lisboa, dois na margem direita e o terceiro na esquerda com ligação pela ponte do Montijo assegurando-se entre os outros dois ligações transversaes que completem o sistema.

Além das grandes linhas importa estabelecer um sistema de comunicações suburbanas nas duas margens.

Tem particular importancia as relações do sistema ferroviario de Lisboa, quer com a via fluvial, quer com a via maritima.

A situação privilegiada da capital, como porto de escala para quasi todas as linhas de navegação transatlantica e ainda para as relações com a vizinha Africa e especialmente com Marrocos, postula um bem organizado sistema de comunicações da navegação com os caminhos de ferro para atrair ao nosso porto os excursionistas que desejam apenas reduzir a extensão da travessia maritima, ou se propõem visitar a Península.

Seria a solução ideal o estabelecimento de uma grande estação central e maritima, á qual convergissem as grandes linhas e os caminhos de ferro suburbanos e que ao mesmo tempo servisse as relações fluviaes. Não se compadece com essa solução e com a vastidão do espaço exigido a acidentação do terreno em que a cidade assenta, a grande extensão da sua estreita faixa litoral, em que se encontra a vida comercial, e a falta de terrenos disponiveis nessa zona. Tem, pois, que haver mais de uma estação, ligadas porém entre si por linhas de circunvalação, que ao mesmo tempo facilitem as relações suburbanas.

Assim, a grande linha do vale do Tejo, a que se deve juntar nas alturas do Beato o tronco em que se reunam os 2.000 Km. da rêde do Sul, deve vir, rigorosamente marginal, á parte Leste da cidade, servindo primeiro uma estação de mercadorias para trafego fluvial e maritimo e avançando para o coração da cidade para lhe trazer os passageiros sem perder o contacto com a via maritima.

A outra grande linha litoral poderia atingir a margem do Tejo pelo vale de Barcarena, confundindo-se desde Caxias com a linha suburbana de Cascaes para terminar numa estação a Oeste da Praça do Comercio, ponto central por excelencia e de contacto das duas zonas marginaes, assegurando-se entre elas a continuidade da linha marginal.

Pelos vales de Alcantara e de Chelas podia ser estabelecida a linha de circunvalação.

* * *

Depois de esboçar o plano ideal sugerido pelas condições orográficas e pelas funções economicas da cidade de Lisboa, examinemos as instalações existentes, taes quaes resultaram de empreendimentos sucessivos e desconexos duranie tres quartos de seculo, desde que em 1852 se entrou resolutamente no caminho de fomento pela construcção de caminhos de ferro após as efemerias tentativas de 1844 a 1846.

A Companhia Central Peninsular, á qual foi concedida em 1853 a linha de Lisboa a Badajoz, escolheu primeiro para local da estação de Lisboa as imediações do largo do Intendente. A linha tinha um ramal que descia pelo vale de Chelas para ir ao contacto da via maritima.

Por indicação do Governo deu-se a preferencia ao Caes dos Soldados para inicio da linha, que de lá partiu em direcção a Santarem, abrindo-se á exploração em 1856 o primeiro trôço até o Carregado.

Entretanto concedia-se uma linha de Aldegalega a Vendas Novas, destinada a seguir para Evora e Beja e com um ramal para Setubal, sendo pouco depois fixado o Barreiro como ponto inicial.

O contracto de 1859 de concessão das linhas do Norte e Leste impoz a construcção da estação de passageiros no Caes dos Soldados. Seguiam-se a esta as instalações do serviço de mercadorias na estreitissima nesga, de difficil acesso ainda hoje, entre a encosta e o rio. Ahi ficou durante muitos anos a estação principal e unica de Lisboa, longe do centro e cuja ampliação depende da dispendiosa conquista de terrenos ao rio, que ao mesmo tempo facilite o serviço de mercadorias nas relações com a via maritima.

Na outra margem localisava-se no Barreiro, em condições precarias de serviço fluvial, só mais tarde imperfeitamente melhoradas, a festa das linhas de Sul e Sueste.

Em 1855 concedera-se um caminho de ferro das proximidades do forte de S. Paulo em Lisboa e Cintra pela margem do Tejo, em 1861.

Veiu depois em 1869 e 1871 a concessão das linhas

pelo sistema Larmanjat, de Lisboa a Leiria e a Cintra e a Cascaes, construídas até Cintra e Torres, até que em 1877 sossobrou de vez esse infeliz empreendimento. A linha partia do Intendente.

Em 1880 celebrou-se contracto provisorio com a Companhia Real para a concessão de uma linha que, partindo de Santa Apolonia, fôsse pelo vale de Chelas, Torres, Caldas e Leiria a Pombal na do Norte. Não chegou a ser promulgada lei de aprovação do contracto.

Em 10 de Julho de 1882 foi contratada a linha de Lisboa a Torres, partindo das imediações de Alcantara, com um ramal para Cintra, e por contracto de 23 de Novembro de 1883 concedeu-se o prolongamento de Torres á Figueira e Alfarelos, cometendo-se o grave erro de abandonar a directriz primitiva, que ia terminar em Pombal.

Assim se criou a estação de Alcantara-terra num extremo da cidade, acanhada nas proporções, separada da margem pela principal arteria, que liga esta com o populoso bairro de Alcantara e Belem.

Já então se ventilava acaloradamente a questão dos melhoramentos do porto de Lisboa, que o Governo fizera estudar por John Code e cujo plano varios engenheiros eminentes esboçaram, compreendendo o avanço da margem regularizada até á Torre de Belem. Lamentavel foi não se ter adoptado desde logo a directriz da linha de Oeste pelo vale de Barcarena, tendo com a futura linha de Cascaes, que certamente viria a ser construída, o trôço comum de Caxias ao Caes do Sodré, onde se impunha a previsão de uma estação de passageiros, ficando a de mercadorias em Alcantara.

Já antes de 1880 apresentara J. Moser um projecto de obras da margem até Belem e pedira a concessão do caminho de ferro de Pedrouços ao Caes do Sodré, isto sem falar na malograda concessão Lucotte da linha de Cintra, para qual se chegaram a fazer trabalhos nas alturas da Cruz Quebrada.

Assim pois, ficou Lisboa com duas estações de caminho de ferro, uma bem situada, mas acanhada e de mau acesso para o serviço de mercadorias, a outra mal localisada e com pessima sahida pela subida no vale de Alcantara.

Para o serviço fluvial do Sul e Sueste havia a barraca provisoria do Terreiro do Paço e para o movimento suburbano da margem esquerda a ponte do Caes do Sodré.

Em março de 1887 a Companhia Real, que entrara numa fase de grande actividade, pediu a concessão de uma linha de ligação das estações de Santa Apolonia e Alcantara para ser construída logo que estivessem executados os terraplenos do Porto de Lisboa, cujas obras acabavam de ser objecto de concurso.

A referida linha teria seguimento para Cascaes. Pediu a concessão de outra de Campolide ás proximidades do Rocio em tunel e um ramal facultativo de ligação de Cintra com Cascais.

Para efectivação da proposta obrigava-se a Com-

panhia á rectificação da margem entre Alcantara e a Torre de Belem.

O Alvará de 9 de Abril de 1887 concedeu á Companhia a exploração da ligação marginal das duas estações e a construção e exploração do seu prolongamento por Belem a Cascais, de um tunel das proximidades do Rocio á linha de Lisboa — Cintra — Torres no vale de Alcantara e da ligação facultativa de Cascais com Cintra.

Por Alvará de 23 de Junho do mesmo ano foi concedido um ramal de Santa Apolonia a Bemfica.

Em 1891 abria-se á exploração a estação do Rocio, a que as sujeições locais não deixaram dar comprimento sufficiente. Em 1895 abria-se a estação provisoria do Caes do Sodré. Em 1891 estava completa a linha Santa Apolonia a Bemfica.

Ficou pois Lisboa com mais duas estações no centro da cidade, ambas para passageiros e g. v.: Lisboa -R. e Caes do Sodré.

Continuava a estação fluvial do Sul e Sueste na barraca provisoria da Praça do Comercio. Duas comissões nomeadas em 1897 e 1898 para estudar a sua colocação definitiva no Caes do Sodré pronunciaram-se contra essa solução e propozeram o local da terrapleno da Alfandega, sensivelmente o mesmo que lhe destinára o plano geral das Obras do Porto.

A Administração autonyma dos C. F. E. empenhava-se desde a sua constituição pelo estabelecimento da estação nesse local. Mandou elaborar um ante-projecto em 1902 e propoz em 1903 que a reconstrução do muro d'aquella terrapleno fosse subordinada á cota — 2^m das fundações, em vez do simples muro de revestimento não acostavel conforme estatuiria a sentença arbitral.

Apoz numerosas vicissitudes, que é ocioso recordar, elaborou-se em 1906 novo ante-projecto subordinado ao tipo de muro adoptado e á colocação de um extenso desembarcadouro flutuante sufficiente para a atracação simultânea de dois vapores de Sul e Sueste.

Apesar do parecer favorável do Conselho Superior de Obras Publicas ficou o assunto sem resolução por causa das infundadas oposições do comercio. Não se entregou ao caminho de ferro a parte do terrapleno que lhe fôra destinada.

Nomeou-se em 1910 uma comissão que devia propor a solução definitiva do litigio. Por doença do presidente e outras circumstancias não chegou a constituir-se.

Decorreram anos, até que em 1920 uma comissão, composta de representações da Administração do Porto de Lisboa, da Companhia dos Caminhos de Ferro, da Camara Municipal de Lisboa, dos Serviços Hidraulicos, etc. encarregada de estudar o melhoramento das comunicações marginaes apresentou um vasto plano, que não só propunha as modificações da estrada marginal até Cascais para a tornar independente do caminho de ferro pela supressão das passagens do nivel, como abrangia a transformação da Ave-

nida 24 de Julho e, presupondo a transferencia do Arsenal da Marinha para a Margem esquerda, a conclusão das obras do Porto entre a Alfandega e Santos e o aproveitamento dos terrenos conquistados.

Propunha-se a construção de uma estação central e marítima em frente da Alfandega ligada por via subterrânea com Santa Apolonia e o Cais do Sodré, projecto de que esta Comissão se occupará na devida altura. Nenhum alvitre se apresentava relativamente á estação do Sul e Sueste.

Em 10 de Dezembro de 1926 foi nomeada outra comissão para fixar o local da estação marítima dos mesmos caminhos de ferro e estudar a reparação provisória da estação actual. A comissão poz de parte a ideia de se construir a estação no terraplino da Alfandega, alegando dificuldades de construção, que existiriam do mesmo modo noutro ponto até ao Cais do Sodré, e por isso foi unanime em a manter sensivelmente no local actual. A maioria da Comissão queria reparações e ampliações que implicavam a rigorosa manutenção da barraca na actual situação com prejuizo do plano geral de melhoramentos gisado.

A minoria opinou judiciosamente que obras definitivas só deviam ser feitas em conexão com a conclusão das obras do porto.

Ultimamente fez-se a partilha definitiva dos terrenos do porto entre o Cais do Sodré e Santos, electrificou-se a linha de Cascaes, está sendo transformada a avenida 24 de Julho até Alcantara, construiu-se o edificio da estação do Cais do Sodré.

Quanto á margem esquerda, o prolongamento do Barreiro a Cacilhas está construído até o Alfeite, tendo-se succedido projectos varios da estação terminal de Cacilhas, prejudicados pelo delineamento definitivo do Arsenal, excepto o ultimo, aprovado por portaria de 6 de maio de 1915.

Compreende este duas variantes na extensão de 6.052 m. a primeira e 4.955 a segunda, internando o traçado no Alfeite e no Caramujo para o encostar á margem até Cacilhas.

Importa ainda mencionar que, em vista da necessidade de executar as obras da 3.^a secção do porto de Lisboa, que alargando o terraplino, tornam possível a ampliação da estação de Santa Apolonia, e de facilitar a utilização da 2.^a secção do porto, se chegou a accordo entre a C. P. e a Administração do mesmo para troca de terrenos a conquistar em frente da estação por outros da Companhia a jusante de Alcantara. Ia ser assinado o contracto em Outubro de 1921, quando a mudança do pessoal dirigente do porto de Lisboa com orientação diversa não deixou ultimar tão util acôrdo.

Em resumo a situação actual, cujos antecedentes importava recôrdo, é a seguinte pelo que respeita a estações que servem Lisboa:

Margem Esquerda — Estação do Barreiro e em projecto, executado em parte, o prolongamento a Cacilhas, para onde se transferem os serviços, principalmente os de grande velocidade.

Margem direita — Santa Apolonia para p. v., aguardando as obras da 3.^a secção para poder ser ampliada. Tem ligação de via dupla com o terraplino de Alfandega e com a estação de Alcantara pela linha de circunvalação.

A C. P. tem assente um projecto de estação de triagem na margem esquerda do rio de Sacavem para reduzir a area exigida pela futura ampliação de Santa Apolonia, cujo projecto está elaborado.

Sul e Sueste — Barraca á frente do torreão ocidental da Praça do Comercio com escadas para um vapor; serviço de passageiros e recovagens.

Os serviços de p. v. estão dispersos por diversas estações e nas pequenas docas do porto.

Cais do Sodré — Estação da linha suburbana electrificada de Cascais, ligada com as outras linhas por intermédio da Alcantara.

Alcantara-Terra — Estação de p. v. da linha de Oeste, ligada com os cais do porto a Oeste do Cais do Sodré, por intermedio da linha de Cascais.

Lisboa-R. — É a chamada estação do Rocio para passageiros e g. v., curta, acanhada, insufficiente para o serviço actual, pois partem dela todos os comboios, tanto de longo percurso, como os tranvias suburbanos da linha de Cintra e até Vila Franca.

Tem como subsidiaria para deposito de material e formação de comboios a de Campolide, cheia de sujeições pela convergencia de tres linhas: vale de Alcantara, Oeste e linha de circunvalação.

Tem ainda uma estação de p. v. ao Campo Pequeno.

A C. P., em vista da absoluta insufficiencia das estações, do incomodo percurso do tunel, dos embarcos que á circulação dos comboios principais dá logar a dos tranvias e da incerteza de solução do problema da estação central e marítima, estudou uma solução de execução imediata, que ao mesmo tempo resolvesse o problema do córte das avenidas da Republica e 5 de Outubro pela linha da circunvalação.

Projecta uma estação de passageiros entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, ligada com o Rêgo e com o Arieiro por um desvio desde aquela linha, que assim deixa de cortar as avenidas e com a estação de Alverca por outra livre do serviço do serviço de tranvias.

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

II

Pelo Comandante ALVARO MACHADO

Para facilitar este descongestionamento muito concorreu a entrada em serviço de 80 wagons de 30 toneladas e de 6 maquinas «Garratt» articuladas, com capacidade para rebocarem 500 toneladas uteis de carga, cuja construcção esteve bastante demorada em Inglaterra em consequencia da greve dos mineiros, mas que nessa ocasião chegaram ao Lobito.

Atualmente e para o trafego que é licito esperar por agora, encontra-se o Caminho de Ferro bem apetrechado de material circulante no que diz respeito ao trafego de mercadorias.

Para o transporte de passageiros, as carruagens de 1.^a classe, sobretudo as recentemente enviadas, apresentam todo o conforto e comodidades que se podem de ejar nesse genero de transporte, são iluminadas a luz electrica e permitem assim que nessa linha se viaje com tanta comodidade como nas linhas ferreas da Europa, ás quais nada ficará a dever a esse respeito quando entrarem em serviço 2 wagons restaurantes, 3 salões camas de 1.^a classe e dois salões camas de 2.^a classe que já foram encomendados e que se estão construindo em Inglaterra.

Sob este ponto de vista, como em todos os outros, tem o Caminho de Ferro de Benguela procurado estar á altura da sua missão e não desmerecer das simpatias com que é olhado por quantos se interessam verdadeiramente pelo progresso de Angola.

A secção de extensão consideravel (530 Kms.) que vái desde o actual terminus da linha, Km. 720 até ao Km. 1.230, parte da qual ha bastante tempo construida se conservava em poder dos empreiteiros, para dar resguardo a possiveis surpresas de terreno, foi no dia 1 do corrente abérta á exploração provisoria do trátego de mercadorias até ao Km. 1.156.

Aqui estaria terminada a fase construtiva deste Caminho de Ferro se a Convenção ultimamente negociada entre belgas e portugêses não tivesse feito deslocar a fronteira leste em que se apoiava o actual terminus da linha para junto do Rio Luao, obrigando assim a linha de Benguela a prolongar-se numa nova extensão aproximada de 100 quilómetros para alcançar o territorio belga.

Tão depressa estejam assentes pelos Governos belga e portugês os pontos em que a linha do Caminho de Ferro de Benguela deve ligar-se com a linha férrea

belga a construcção continuará com toda a rapidez, podendo estar concluida dentro de poucos mêsese essa nova e ultima secção.

Resta depois que os nossos vizinhos belgas, cumprindo os contratos que tem feito com a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e com as obrigações que contraíram com o Govêrno Português pela Convenção que acaba de ser ratificada pelos dois Govêrnos, levem também rapidamente a termo os 500 quilómetros de linha que lhes compete construir para estabelecer a tão desejada ligação com a Katanga.

Tudo indica que a melhor boa vontade por parte dos belgas de se desobrigarem rapidamente dos seus compromissos, tendo ele já encomendado 200 quilómetros de material de via que será desembarcado no Lobito entre Março e Setembro para ser transportado pelo Caminho de Ferro de Benguela até ao seu terminus e inicio da linha em territorio belga.

Alguns anos ainda correrão antes que possamos vêr realizada esta grandiosa aspiração e se traga para o porto do Lobito os produtos minerais da Katanga; mas esse objectivo, que fixamente tem iluminado os esforços perseverantes do Caminho de Ferro de Benguela, aproxima-se a grandes e largos passos e estará realizado tão depressa quanto o permitam as dificuldades materiais do empreendimento.

Praticamente, porém, existe já um Caminho de Ferro transangolano ligado a um porto de condições naturais magnificas estando portanto completamente assegurado o desenvolvimento dessa parte da Provincia de Angola.

Por muitos mais brilhante que possa ser ainda o futuro dessa região e de Porto do Lobito, o que actualmente está realizado é já sufficiente para que o Caminho de Ferro de Benguela possa e deva ser considerado indiscutivelmente como um grande e bom exemplo de cooperação entre o Estado e as energias portugêsas e os capitais estrangeiros, para o desenvolvimento de uma parcela do nosso dominio ultramarino.

Passados 25 anos desde o dia em que foi assinado entre o Govêrno Português e Mr. Robert Williams o Contrato de Concessão para a construcção do Caminho de Ferro de Benguela e ao vêr-se essa linha atravessar um traço firme e já agora indelevel de leste a

oeste a nossa Provincia de Angola poucos visionarão as tremendas dificuldades que foi necessário vencer para se alcançar o feliz resultado que agora podemos registrar,

A linha férrea do Lobito fez-se e desenvolveu-se com a boa vontade e com a intelligencia do Govêrno Português com o esforço e com o trabalho de muitos elementos portuguezes, mas nada seria se não apparecessem a regar copiosamente esse solo fértil os 12 milhões de libras sem os quais nem os terrenos se agitariam, nem os rails viriam assentar-se nos seus milhões de travessas, nem as locomotivas, vagões e carruagens poderiam levar a pontos remotos dessa profunda extensão de terreno os beneficios de um transporte fácil, rápido e económico.

Não sei se muita gente em Portugal fará uma ideia exacta do que representa arranjar, encontrar, arrancar nos seus possuidores, 12 milhões de libras para os empregar na construção de um caminho de ferro em territorio bravo de África, numa possessão estrangeira de desenvolvimento próprio muito contestado e á procura de facilidades de transporte para minérios de cuja riqueza e de cuja possibilidades tanto se podia duvidar. Neste país onde sempre foi difícil obter umacentena de contos para explorações industriais não se concebe como possível levantar inteiramente essa quantia; mas facilmente se pensa que não custará arranja-los em Inglaterra.

Pois até em Inglaterra 12 milhões de libras é uma quantia muito difícil de obter, mesmo em circumstancias normais, mórmente para uma applicação desta natureza.

Mas quando se tenha em linha de conta que este empreendimento contrariou as aspirações de vários países ou causou receios a outros, e que tais contrariedades e receios se manifestaram pela criação de uma forte e bem montada opposição, crescendo assim ás dificuldades próprias de todos os grandes empreendimentos os espinhos das pressões internacionais, poderá ajuizar-se da presistencia, do intelligente tacto e de força de vontade de que deu provas Mr. Robert Williams para o encargo que especialmente lhe competia de financiar este empreendimento alcançar os brilhantes resultados que alcançou.

Não se pode, não é justo, seria mesmo uma deslealdade, falar do Caminho de Ferro de Benguela sem destacar de uma maneira flagrante a figura moral de Mr. Robert Williams. Foi ele quem, conhecedor das circumstancias particulares das minas da Katanga, compreendeu a imperiosa necessidade para a valorisação desses minérios de encontrar para eles uma rá-

pida; curta e económica saída para o Mar. Foi ele quem considerando o mapa dessas regiões afirmou a convicção de que essa saída teria de ser procurada através da nossa Provincia de Angola.

Foi ele quem, antecipando-se com rara felicidade e com „savoir faire” a outros competidores estrangeiros, pôde convencer o Govêrno Português a dar-lhe com uma grande brevidade a concessão para a construção da linha do Lobito.

Formou-se depois a Companhia portuguesa em virtude das exigencias desse Contrato de Concessão, para a qual fôram passadas as prerrogativas que originariamente pertenciam a Mr. Robert Williams. Mas se a Companhia, com os seus bons elementos portuguezes, trabalhou incansavelmente — mesmo brilhantemente — para tornar possível a vida deste empreendimento nos tempos tormentosos que atravessou e manter-lhe a atmosfera de simpatia em que, de uma ma-

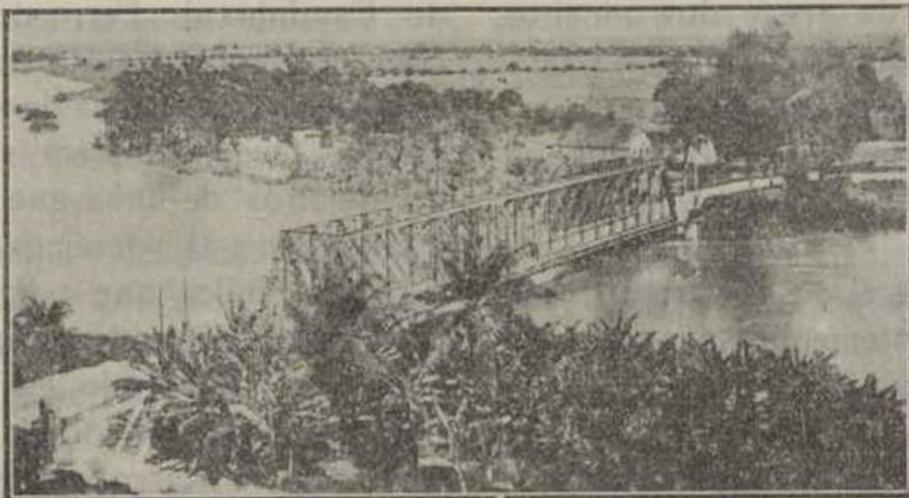
neira geral sempre viveu, Robert Williams no cargo de simples administrador, mas orientando a acção do Comité de Londres a golpes de intelligencia, de perseverança, de verdadeira intuição financeira e sempre acompanhado de um optimismo incansável, chamou a si a difficilissima tarefa de encontrar todo o dinheiro preciso, tendo que arredar siste-

maticamente ajuda que poderiam contrariar a sua politica financeira ou a realização do seu objectivo, tal como o sonhou, tal como o concebera.

Não posso nem devo eu, pela situação que ocupo dentro dessa Companhia nem pelo local em que me encontro, vir detalhar as dificuldades de natureza financeira e internacional que a todo o passo se levantaram. Bastará porém dizer-lhes que ha alguns anos, quando se havia chegado a alcançar os capitais necessários para concluir a linha durante tanto tempo paralisada no Km. 520, um chefe do Govêrno de um país visinho não duvidou exercer toda a pressão que lhe foi possível sobre o Govêrno da Nacionalidade em que o dinheiro se arranjava para impedir que tal financiamento se fizesse. Este acto praticava-se com o receio de que o Caminho de Ferro de Benguela prejudicasse os interesses desse país tão bem servido já de portos e linhas férreas próprias,

E só passados anos de porfiados esforço, com a saída do Poder desse elemento hostil, foi possível efectuar a operação de financiamento quando homens de outro pensar politico tomaram as cadeiras da governação.

Tudo se venceu, porém. E a Companhia pôde enfim encontrar boa colocação para todas as obrigações que lhe faltavam emitir e realisar assim os capitais necessários para completar e equipar a sua linha



Ponte de Catumbela

e para a dotar com o material circulante necessário.

Poucos empreendimentos terão sido tão combatidos, por tão diversos e grandes interesses que se julgaram ameaçados na sua prosperidade, como este.

Uns supunham a linha de Benguela capaz de desviar todo ou uma parte do tráfego que sonhavam para as suas linhas. Outros receavam que a existencia dos bens que possuíam fôsse constantemente condicionada por uma via de acesso que sendo mais fácil e mais importante do que todas poderia transformar-se num elemento de especulação.

Outros receavam que esse vastissimo campo mineral que é a Katanga, posto pelo Caminho de Ferro de Benguela em fácil e económico contacto com os centros consumidores, lhes prejudicasse seriamente o comércio de produtos similares de que eram os importantes detentores.

A tantas inimidades poderosas corresponderam necessariamente dificuldades de importância proporcional que foi indispensavel vencer, em vinte e cinco anos de uma luta sem tréguas, persistente, tenaz.

Mas não foi só a questão financeira isoladamente que se constituiu em preocupação importante e essencial; havia também o problema da ligação da linha férrea portugêsa com a região da Katanga através dos territorios belgas e que, à falta de concessão só por um acôrdo especial poderia ser convenientemente resolvido.

Sendo o objectivo principal do Caminho de Ferro Benguela as minas da Katanga, facilmente se compreende quantos motivos de preocupação se levantaram e quantos esforços não teria sido necessário empregar para assegurar a continuação dessa linha no território estrangeiro.

Importava isso grandemente á Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e importava também consideravelmente ao Govêrno Português para o desenvolvimento do porto do Lobito.

Para obter esse resultado houve que realizar acôrds com a Companhia belga que através dos territorios do Congo está em posição de assegurar a ligação com a região mineira; mas o Govêrno Português praticou um acto de intelligente administração garantindo por convenções internacionais a intervenção formal do Govêrno belga na realização desse objectivo e reforçando assim com um contrato entre Govêrno e entre Nacionalidades o que era anteriormente apenas um compromisso entre Companhias.

No esboço muito largo que pude traçar dos obstaculos que se antepunham á realização deste Caminho de Ferro, e que não posso detalhar como seria interessante, ha a acrescentar as dificuldades que derivaram desse estupendo conflito que se chamou a Grande Guerra. E foi assim que uma obra que se supunha poder realizar em 8 anos só pôde efectuar-se em 25.

A Mr. Robert Williams deve fazer-se a justiça de o considerar como o verdadeiro vencedor desta difficil campanha. Ele foi o empreendedor. Ele foi quem alcançou a concessão; ele conseguiu o dinheiro e remo-

veu muitas más vontades e dificuldades diplomáticas. Animado pela sua grande fé, guiado pelo seu inquebrantavel optimismo, escudado na sua perseverança, esse homem, lutando durante 25 anos constantemente, sem um desfalecimento, contra tantas circunstancias adversas, contra a incredulidade de muitos, contra a má vontade de tantos, é bem um exemplo que merece ser admirado e seguido em todos os países, mas principalmente no nosso onde de ha muitos anos a esta parte, destreinados das lutas que tão gloriosamente suportámos, acalentamos como sintomas doentios e desalentos e a descrença, a duvida e a desconfiança em nós e nos outros.

Temos nós, portugêses, excelentes, admiraveis qualidades, e junto ás de Robert Williams não ficam mal as de todos os que ajudaram ou que tornaram possivel a realização desta obra, que é incontestavelmente muito importante! Mas não pode senão fazer-nos bem contemplarmos e destacarmos os exemplos que nos dão os homens como este quando salientam assim virtudes grandes e apreciaveis em toda a parte e por todos.

* * *

Ninguem diz tanto mal de Portugal como os portugêses. Os seus homens publicos, ou de destaque, as várias medidas de administração, as várias organizações de serviços, as iniciativas que por ventura se tomem, são discutidas com tal furor e por vezes com tanta insensatez, são apreciadas com uma tal falta de justiça e de respeito pela reputação dos homens e pelo bom nome do País que para admirar é que os estrangeiros que leiam os nossos jornais ou tenham conhecimento regular do que por cá se passa e se escreve se não arreceem de passar as fronteiras desta nação onde deveriam encontrar apenas assassinos, ladrões, gente sem consciencia e sem escrupulos, um verdadeiro pais de malfeitores.

Sei bem que o nosso temperamento de latinos justificando até certo ponto a exaltação das frases não atribui ás palavras difamantes que se lançam a publico o mesmo* significado que outros mais calmos lhes atribuiriam.

Mas se tais excessos de linguagens, que sempre representam falta de justiça e de razão, podem não ter importância de maior quando ficam em familia, não ha o direito de ignorar que o que se escreve nos jornais e nos folhetos transpõe nos nossos tempos as fronteiras com uma enorme facilidade e vái ecoar nos ouvidos dos amigos e dos inimigos estrangeiros como a expressão clara de modo a proceder das elites portugêsas, dos homens de Govêrno e dos homens de acção.

E depois de nos difarmos a nós proprias em todos os sentidos e a todos os respeitos, ficamos muito admirados se não vêmos os estranhos terem por nós as considerações a que nos julgamos com direito.

(Continúa)

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—A linha férrea de Palma a Soller ficará electrificada durante o corrente ano numa extensão de 32 quilómetros.

Com a assistencia de sua Magestade o Rei de Espanha e vários ministros foi inaugurada a nova linha que une Villaluga com Villaseca de la Sagra e portanto as linhas de M. Z. A. com a M. C. P. que tem um recorrido de 13 quilómetros.

—A Liga Agricola Brasileira, de S. Paulo, enviou um officio ao Ministro da Agricultura sugerindo a conveniência de ser modificado o actual sistema de transporte de plantas nas estradas de ferro, dando-se preferência a esse transporte sobre os demais, afim de que o provimento de plantas ás fazendas seja eficiente e possam os agricultores obter o resultado que é de desejar, em beneficio do reflorestamento de suas terras e da fructicultura nacional.

Motivou essa deliberação as constantes reclamações que têm sido endereçadas a essa Liga, acórdes todas em acentuar a demora excessiva nos transportes, ocasionando para as plantas o seu fenecimento por falta de irrigação, durante a viagem e ao ambiente dos carros ferroviários.

Linhas francezas.—O Conselho Superior dos Caminhos de Ferros Francezes acordou em que desde 1 de Março do corrente sejam aumentadas em 11% as actuaes tarifas para mercadorias e malas postais não sofrendo qualquer modificação as tarifas em vigor respeitantes aos viajantes:

Com este fim pensa-se em atenuar um pouco a carestia da vida. Tentando-se fazer novo accordo para que seja reduzido as tarifas de 5 a 10% para os generos de primeira necessidade.

Linhas Portuguesas

Por decreto n.º 13.892 de Junho do ano findo, foi nomeada uma comissão para efectuar a revisão dos planos das rêdes complementares de caminhos de ferro.

Como a mesma comissão ainda não pode concluir os seus trabalhos, e tornando-se urgente intensificar a construção de troços de linhas, o Govêrno desejando possuir, sem embargo dos trabalhos a que aquella comissão está procedendo, os elementos indispensaveis que o habilitem a tomar rapidas providencias sobre a conclusão das linhas e ramais, cuja construção esteja iniciada, resolvendo nomear por portaria de 19 do corrente, para os fins indicados, uma comissão, constituída pelos srs. general Adolfo Cesar Pina, engenheiro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Frederico Cambournac, Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, Júlio José dos Santos, e o professor do Instituto Industrial de Lisboa, Antonio Jacinto Maria de Vilhena, servindo o primeiro de presidente e o penultimo de secretário.

No próximo número apreciaremos esta providencia, que nada tem com os trabalhos da Comissão revisora do plano da rêde, não se vendo razão para a nomeação desta nova comissão cuja tarifa devia naturalmente ser confiada ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Desastre ferroviário

Na estação do Caminho de Ferro de Aldegalega quando a máquina n.º 405 ali andava em manobras, chocou violentamente com os vagonos 0505, do SS e 05090, da C. P. descarrilando-os. Foram pedidos socorros ao deposito de Pinhal Novo, donde seguiu pessoal para se proceder ao carrilamento. A via nada sofreu.

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 ás casas das especialidades



A LINHA DE TOMAR À NAZARÉ

PROMOVEU a Camara de Alcobaça uma reunião para emprender a construcção da linha Tomar-Nazaré. Na imprensa regional fizeram-se resenhas inexactas dos factos ocorridos em relação ás linhas que interessam a região.

Importa pois recordar sumariamente o que se tem passado, restabelecendo a verdade dos factos.

* * *

A comissão técnica, encarregada de propôr a rede ferroviária complementar entre o Mondego e o Tejo, propôz em 1904, para a região que se estende ao longo o da costa para Oeste da linha do Norte, três transversais de via larga de ligação com a do Oeste: Alverca-Ericeira, Carregado-Torres e Setil-Peniche.

Propôz ainda duas linhas de via estreita partindo de Tomar: a primeira por Ourem, Fátima, Porto de Mós e Alcobaça á Nazaré; a segunda pelo Entroncamento, Torres Novas, Alcanena e Alcanede a Rio Maior, onde entestaria na de via larga Setil Peniche.

No inquérito a que se procedeu, a Camara de Torres Novas apoiou a proposta da via estreita do Entroncamento a Rio Maior, pedindo apenas que se adicionasse um ramal de Alcanena a Porto Mós para assegurar comunicações directas.

Depois do inquérito e da revisão do plano, a Comissão manteve as duas linhas propostas com uma só modificação; a passagem para a Batalha da origem do ramal de Leiria.

O decreto de 19 de Agosto de 1907, que classificou a rede, adiou a classificação daquelas linhas.

A primeira, de Tomar á Nazaré, foi classificada ulteriormente por decreto de 24 de Agosto de 1912 e em 18 de Junho de 1913 foi adjudicada.

Caducou a concessão, abriu-se novo concurso, que ficou deserto, prontificando-se porém a C. P. a aceitar a concessão com garantia de juro.

As Camaras de Torres Novas e Alcanena tinham pedido a suspensão do concurso e a adopção da via larga na linha do Entroncamento por aquelas povoações a Porto de Mós, em substituição do troço Porto de Mós a Tomar.

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em parecer de 26 de Outubro de 1926, pronunciou-se contra a suspensão do concurso, contra a via larga na linha do Entroncamento a Rio Maior e a favor da classificação dessa linha de via estreita, de modo que se ligasse com a do couro mineiro do Lena, e nas proximidades do Porto de Mós. Alvitrou ainda a formação de um grupo com unidade de exploração, entregue de preferencia á empresa mineira ou á C. P. e a preferencia á linha Nazaré-Porto de Mós-Entroncamento. Com este parecer conformou-se o ministro.

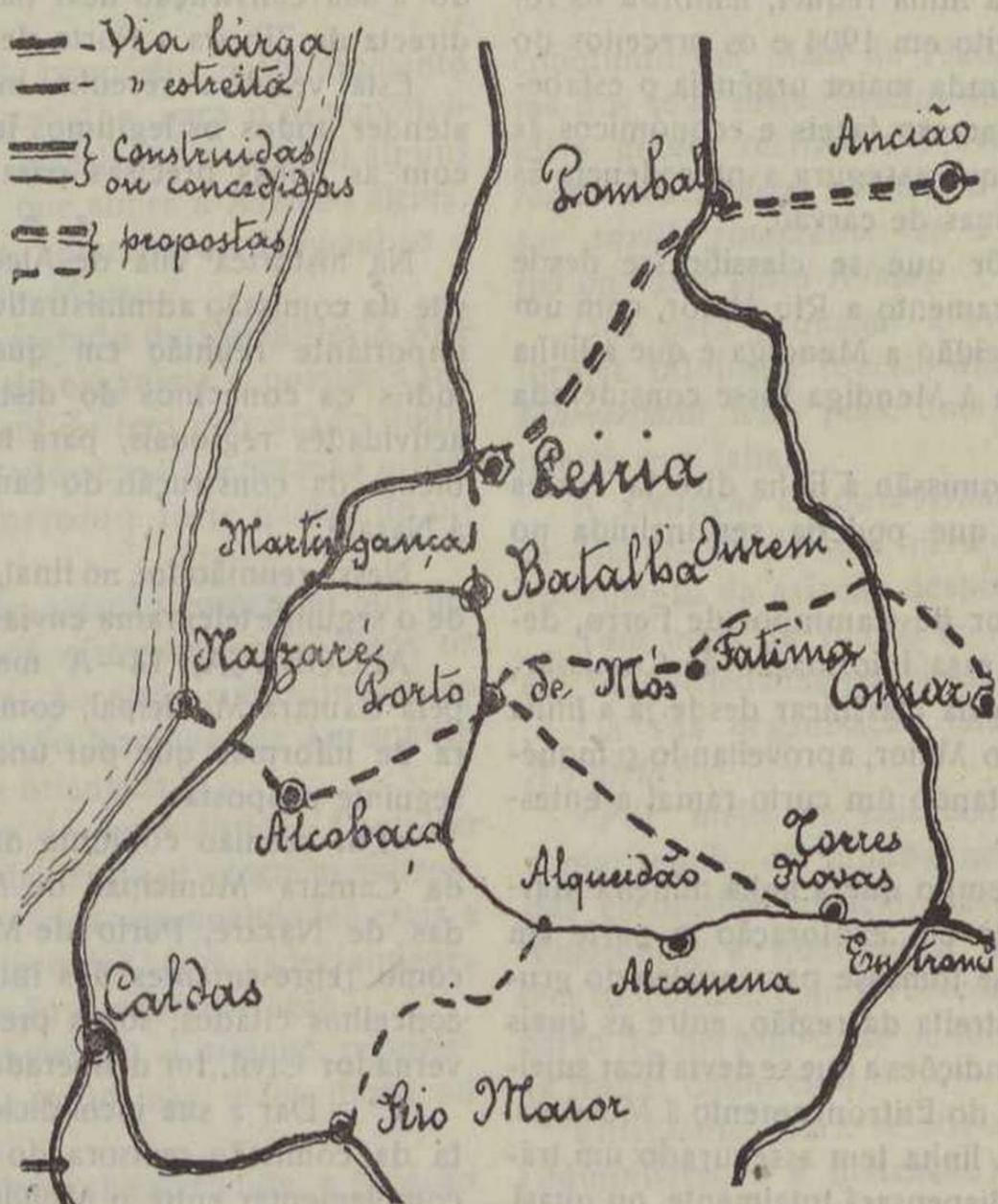
Os partidarios da linha de turismo Tomar-Nazaré com ramal para Leiria, entre os quais se destaca o nosso prezado amigo dr. Vieira

Guimarães, tem pugnado ardorosamente pela sua construcção.

Surgiram, entretanto, dois factos novos: a publicação do decreto n.º 13.829, que mandou preparar a revisão geral do plano da rede de todo o país por uma comissão técnica e o grande impulso dado á lavra do couro mineiro do Lena pela *The Match*, sua concessionaria.

Foi por esta resolvido o alargamento e modificação da linha de 0,60 de Martingança á Batalha e o seu prolongamento, bastante adiantado, a Porto de Mós; minas da Bezerra e Mendiga, somando tudo cêrca de 40 km.

Ha meses requereu que essa linha mineira fosse considerada de interesse geral e pediu a concessão de uma linha mineira, seu prolongamento, da Mendiga ao Entroncamento, com a mesma via de 1^m, sendo



lhe concedidas as vantagens e auxilios previstos no decreto 13.829, entre os quais avultam a garantia de anuidade de juro e amortisação.

Diligenciou-se dar a primazia á linha directa Entroncamento-Porto de Mós. A *Match* declarou, porém, que essa linha a não interessava, pois deixaria sem seguimento a sua linha mineira, que se propunha prolongar até ao Entroncamento. Teria que trazer os seus carvões a Porto de Mós para subirem depois á Portela dos Alvados. Além disso a linha atravessaria uma região pobre e sem tráfego, ao contrario da que requeria da Alcanena á Mendiga.

Foi ouvida sobre o assunto a Comissão revisora do plano da rede, que recordando os antecedentes, ponderou a utilidade da linha requer, lembrou os resultados do inquérito feito em 1904 e os preceitos do D. 11.852, que considerada maior urgência o estabelecimento de meios de acesso faceis e económicos ás minas e do D. 13.829, que assegura a precedencia ás linhas que servem as minas de carvão,

Concluiu por propôr que se classificasse desde logo a linha do Entroncamento a Rio Maior, com um pequeno ramal de Alqueidão a Mendiga e que a linha mineira da Martingança á Mendiga fôsse considerada de interesse geral.

Referiu-se ainda a comissão á linha directa Torres Novas-Porto de Mós, que poderia ser incluída no plano, na devida altura.

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, depois de ter apreciado essa informação da Comissão, foi de parecer que se devia classificar desde já a linha do Entroncamento a Rio Maior, aproveitando o inquérito de 1904 e acrescentando um curto ramal a entestar na linha mineira.

Propôz ao mesmo tempo que a linha mineira Martingança-Mendiga, parte em exploração e parte em adiantada construção; se tomasse para nucleo do grupo das linhas de via estreita da região, entre as quais avultava, e indicou as condições a que se devia ficar sujeita a concessão do troço do Entroncamento á Mendiga.

E' de notar que esta linha tem assegurado um tráfego consideravel, que dispensará totalmente, ou quasi, a garantia.

* * *

A comissão revisora assentou já nas linhas que deve submeter a inquerito na região.

Tinha diante de si pretensões encontradas. Além das que referimos, ha as reclamações da cidade de Leiria, que pede duas transversais de via larga partindo da estação daquela cidade e indo uma a Pombal e outra a Chão de Maçãs e Tomar.

A primeira foi adoptada pela Comissão. Era essa a directriz racional da linha de Oeste que chegou a ser contratada em 1880 com o entroncamento na linha do Norte em Pombal.

Propõe a comissão essa transversal, que deve ser prolongado por Aveiro até Avelar, onde encontrara a linha de via estreita que de Tomar deve seguir para o Norte.

A outra, de Leiria a Chão de Maçãs, foi posta de parte pelo seu paralelismo a curta distancia da linha do Norte e porque constituiria em grande parte de extensão uma duplicação da linha de turismo Tomar-Nazaré.

Foi esta votada, para ser mantida no plano, indo de Nazaré a Alcobaça, Porto de Mós, onde cruzaria a linha mineira, á Fátima, Ourem e Chão de Maçãs, tal qual a propuzera a comissão anterior em 1904.

Deste modo evita-se descer 50 m. até á Batalha, para de novo os subir e torna-se a linha mais curta e independente da linha mineira. Haverá do mesmo modo o ramal pela Batalha até Leiria.

Finalmente, foi também incluída no plano, devendo a sua construção ficar para ulterior etapa, a linha directa de Zibeira a Porto de Mós, por Minde.

Esta veridica resenha mostra como se procurou atender todos os legitimos interesses e dotar a região com as linhas precisas para o seu desenvolvimento.

* * *

Na historica vila de Alcobaça, realizou-se, a convite da comissão administrativa do seu municipio, uma importante reunião em que estavam representados todos os concelhos do distrito de Leiria e todas as actividades regionais, para tratar do momentoso problema da construção do caminho de ferro de Tomar á Nazaré.

Nessa reunião foi, no final, aprovado por unanimidade o seguinte telegrama enviado ao director de *A Voz*:

ALCOBAÇA, 14—A mesa da reunião efectuada pela Camara Municipal, comprimenta V. e tem a honra de informar que por unanimidade foi aprovada a seguinte proposta:

«Em reunião conjunta da comissão administrativa da Camara Municipal de Alcobaça e representantes das de Nazaré, Porto de Mós, Batalha e Leiria, bem como representantes dos interesses e fôrças vivas dos concelhos citados, sob a presidencia do Ex.^{mo} Sr. Governador Civil, foi deliberado:

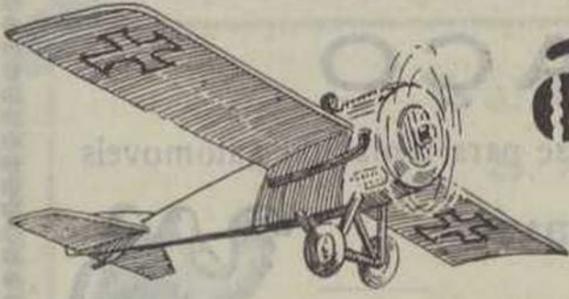
1.º — Dar a sua incondicional aprovação á proposta da comissão revisora do plano da rede ferroviária complementar entre o Mondego e o Tejo, descrito em artigo de fundo do jornal *A Voz*, de 13 do corrente, firmado pelo mui illustre engenheiro sr. Conselheiro Fernando de Sousa;

2.º — Dar todas as facilidades para a imediata construção da linha de via reduzida, Nazaré-Alcobaça-Porto de Mós-Batalha e Leiria;

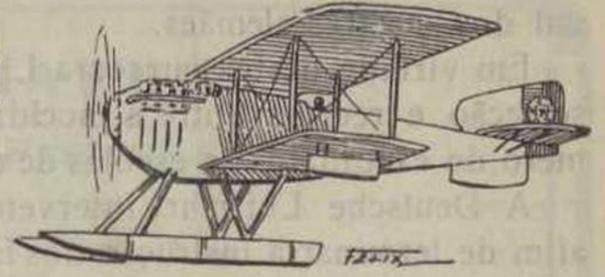
3.º — Solicitar do Govêrno a imediata construção da linha referida no numero anterior, iniciando-a pela Nazaré ou por Leiria, ou pelos dois pontos simultaneamente, por isso que já tem parecer favoravel de toda a região que serve;

4.º — Saudar o sr. Conselheiro Fernando de Souza, dando-lhe telegraficamente conhecimento desta proposta e solicitando-lhe a defesa, pela sua pena brilhante e autorizada, da construção imediata da linha em questão, servindo os concelhos aqui representados.

(a) Governador Civil, *Pereira do Vale*



aviacão



COMO COM O ROTULO DE AVIAÇÃO DESPORTIVA A ALEMANHA CRIA UMA AVIAÇÃO MILITAR

NÃO vem nada fóra de propósito, neste momento em que tanto se trabalha para o desenvolvimento da nossa aviação, transladar para aqui alguns períodos de um artigo que sobre a Aviação alemã, publicou num dos seus numeros de Novembro o nosso colega *A Pátria*, de Macau.

Como se sabe, pelo tratado de Versailles a Alemanha ficou prohibida de organizar e possuir a sua aviação militar. Neste sentido tem procurado iludir essa determinação lançando-se na preparação e formação de um bom, numeroso e forte nucleo de pilotos a dextrados.

A organização da sua aviação comercial que depende da *Reichsverkehrministerum*, onde todos os assumptos relativos à aviação estão subordinados ao *Reichsluftamt*—ou Direcção Nacional de Aeronautica—é importante e bem orientada.

O Conselho Alemão de Aeronáutica—*Deutscher Lufttrat*—é composto de trinta e cinco membros: professores, técnicos e várias personalidades civis e militares, que têm de estudar, com especialidade, as questões de organização e administração.

Quanto á aviação comercial o tráfego propriamente dito concentra-se todo nas mãos duma só companhia: a *Lufthansa*.

Mas, para o que a Alemanha pretende, a Aviação Comercial não pode fornecer os soldados do ar senão em numero muito restrito.

Que faz se então?

Organisaram-se vários nucleos de propaganda que se acham dispostos a fomentar a aviação desportiva de forma a dar ao seu paiz um exército aéreo de que ele poderá dispôr quando d'ele tiver necessidade.

E se, até ha pouca, o desenvolvimento da aviação desportiva não era grande, hoje suplanta quasi a dos outros paizes onde o seu desenvolvimento se fez rapidamente.

Como se tem ele conseguido?

Vejamos.

Por ocasião duma recepção á imprensa, verificada há algumas semanas no Aero Club de Berlim, o antigo ministro Dominicus expôs o problema da aviação desportiva.

Segundo o sr. Dominicus, o acôrdo de Paris,

concluido em Maio de 1926, liberta a industria alemã dos seus mais pesados obstáculos, mas impõe as mais graves restrições à aviação desportiva, *interditando aos poderes públicos a faculdade de lhe dispensar auxílio financeiro, sob a forma de subvenções ou sob qualquer outra forma.*

Ora para propagar a aviação desportiva e para formar pilotos, é preciso dinheiro; a *Deutsche Luftfahrtverband* tem, pois, uma missão; procurar o dinheiro que falta.

A *Deutsche Luftfahrtverband*—ou Liga Aeronautica Alemã—impoz-se a missão de promover o desenvolvimento da aviação desportiva.

Tem mais de 10:000 membros que se agremiam em 145 sociedades provinciais.

Da sua organização fala assim o citado jornal *A Pátria*:

«Por meio de colectas, subscrições e lotaria conta reunir os fundos necessários á manutenção das escolas de aviação desportiva de Koenigsberg, Wurzburg e Boeblingen. Estas três escolas nada têm de comum com a *Vorkehrfligerschule* de Staakesc, perto de Berlim, onde se formam os aviadores para as linhas comerciais.

Entretanto, para se aliviar das questões práticas (administração e instrução) e consagrar-se exclusivamente à propaganda, a Liga Aeronautica acaba de criar uma nova sociedade; a *Deutsche Luftfahrt G. m. b. H.* (Aeronautica Alemã, Sociedade de Responsabilidade Limitada) que assume a direcção efectiva e financeira dos três estabelecimentos que acabamos de citar.

A *Deutsche Luftfahrt*, fundada em fins do ano findo e reconhecida como de utilidade publica, está filiada, bem entendido, na Liga Aeronautica como membro correspondente e é a Liga que lhe fornece os subsídios necessários.

E' preciso que os pilotos tenham uma preparação especial, que sejam treinados em primeiro lugar no vôo sôbre *Gleitflug* (pairadores); em seguida no vôo à vela.

A Liga Aeronautica promove a organização de cursos de *Gleitflug* nas escolas. E deu um grande passo neste caminho ao obter a adesão do *Reichs-*

verband deutscher Lehrer, isto é, a Federação Nacional dos mestres alemães.

Em virtude destes cursos a Liga opéra um larga selecção e recruta entre a mocidade um grande numero de candidatos ás escolas de aviação desportiva.

A Deutsche Luftfahrt intervem, neste momento, afim de terminar a instrução dos futuros pilotos desportivos; ela faz distincção entre os alunos que estão habituados a prosseguir nos seus estudos sem subsídio algum, e aqueles a quem a sociedade resolveu subsidiar.

Para êstes últimos, que devem ser membros da Liga Aeronautica, as condições, de admissão são apertadíssimas. A Liga Aeronautica exige que a Deutsche Luftfahrt aceite sómente os alunos que tenham prestado com êxito as provas de um curso de aviação desportiva de seis semanas e que ofereçam tôdas as garantias físicas e morais.

As despesas de habilitação de um piloto desportivo, incluindo o exame, sobem a 5.000 marcos-ouro; pelo que diz respeito aos capitalistas da «Deutsche Luftfahrt», apenas têm de fornecer a quantia de mil marcos-ouro.

Aqui temos, pois, e nas suas linhas gerais como a Alemanha arranhou, a despeito do celebre tratado de Versailles, um processo de constituir um bem organizado quadro de aviadores militares...



Grupo Instrutivo Ferroviário

O Grupo Instrutivo Ferroviário, comemorou no dia 25 do mez passado o 2.º aniversário com uma sessão solene, em que falaram os srs. engenheiro Valentim Bravo e José Silvestre da Silva, Americo Marques Ferreira, Ernesto Duarte da Silva, Carlos Parreira, Lourenço da Costa, Julio Martins de Almeida, José Gerardi, José Geraldo Lopes, Joaquim Ferreira Malaquias, Teodosio Duarte e Silva e Antonio Guerreiro, que salientaram os esforços da direcção e dos fundadores da associação, pondo em destaque os resultados obtidos pelos associados.

Em seguida, foram descerrados os retratos dos srs. engenheiro Ferreira de Mesquita e de Pedro Jolce Denis, respectivamente, director geral e engenheiro-chefe do material e tracção da C. P., sendo o acto muito saudado.

Durante a sessão foi recebido grande numero de telegramas e cartas de felicitação do pessoal em serviço nas varias linhas da C. P. e da antiga rêde do Sul e Sueste e Minho e Douro e ainda de varias colectividades e associações de classe.

Por último foi oferecido um «copo de agua», que serviu de protexto para se trocarem varios e affectuosos brindes.

Abrilhou o acto a banda musical da Sociedade Recreativa Familiar de Campolidense.

A sede da Instituição, que é em Campolide, esteve patente ao público.

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas de 1.ª qualidade



MARCA DA FABRICA

Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.º

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256

Um invento de grande importancia

O professor romeno Antonio Sciortino, inventor e famoso escultor, presidente da Academia Italiana de Artes, descobriu um dispositivo para evitar os naufragios dos submarinos.

Afirmou o ilustre professor que o seu invento garante a segurança das tripulações dos submarinos de três maneiras a saber:

- 1.ª Facilita as communicações com outros navios e com a terra, mesmo estando o submarino a uma profundidade de 50 metros.
- 2.ª Permite dar aos marinheiros aprisionados ar e viveres suficientes.
- 3.ª Auxilia o levantamento do navio.

O professor não quiz entrar em detalhes sobre as particularidades da sua invenção, visto não ter obtido ainda patente em todos os paizes. O invento, entretanto, está registado na Inglaterra e na Itália.



A exportação de vinhos pela barra de Lisboa

Foi modificado o abatimento concedido aos transportes de vinhos abafados, generosos ou de pasto, destinado à exportação pela barra de Lisboa, a que se refere o 1.º aditamento ao complemento da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, em vigor nas linhas da C. P.

Assim, ficou autorisado o abatimento no preço do transporte propriamente dito, de 5,10, 15 e 20 % ao consignatario das remessas de qualquer procedencia e destinadas a Lisboa—Cais dos Soldados, Braço de Prata e Alcantara Terra e Mar. Entrepósitos de Santos Alcantara e Santa Apolonia e doca de Santo Amaro.

Trefileries et Laminoirs du **HAVE**

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

UM LIVRO UTIL

«APONTAMENTOS UTEIS AO PESSOAL
DA C. P.» por ANTONIO RESENDE E
: : : : JOSÉ FIGUEIRÊDO : : : :

Os srs. Antonio Joaquim Pereira Resende e José Pereira de Figueirêdo, ferro-viarios que á sua profissão teem dado um labôr honesto e aturado, acabam de publicar um livro muito util para todos quantos trabalham nos caminhos de ferro, pois que tendo baseado o seu trabalho no Indice dos diplomas em vigor, o enriqueceram com documentos de grande utilidade como circulares das Inspecções principais, avisos ao publico, regulamento geral do pessoal, etc.

O livro está feito com muita clarêsa, a materia bem distribuida, tornando-se facilima a sua consulta.

Filhos e netos de ferro-viarios, e amando a sua profissão como coisa sagrada, os auctores deste precioso livro merecem a atenção e a simpatia de todos os camaradas, tanto mais que parte do producto liquido do volume será oferecido ao Monte-Pio Ferro-Viario, importante associação que já muitos beneficios tem distribuido.

E' com sinceridade que escrevêmos estas linhas e as endereçamos aos srs. Antonio Resênde e J. P. Figueirêdo, felicitando-os pelo seu utilissimo trabalho que nenhum dos seus camaradas deixará de apreciar devidamente.



A maior estação da Europa

O conhecido jornalista espanhol sr. J. Imedio publica na revista «Los Camiños de Hierro» um interessante artigo sôbre a maior estação de Caminho de Ferro na Europa.

Diz o sr. Imedio que é sempre conveniente saber donde estão e quais são as obras ferroviarias mais importantes e que o publico deseja saber quais são as características mais importantes dessas obras.

Em Milão (Italia), está a terminar a construção da maior estação ferroviaria da Europa, de dimensões enormes e a gare construida em cimento armado.

Milão é um dos grandes centros ferroviarios da Italia e por esse motivo pensaram em edificar uma grande estação para atender ás necessidades cada vez maiores da dita população

Macaços de todo o genero para levantar rails

GENI-CROWS E MAQUINAS PARA UERGAR RAILS

FABRICAÇÃO ESPECIALISADA
e da maior confiança

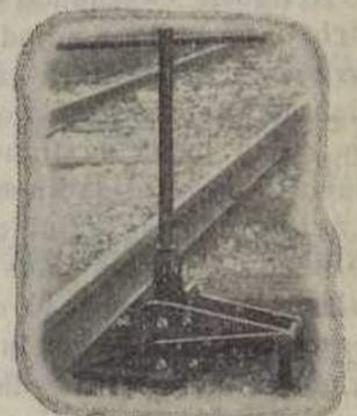
“**ROBEL**”

MUNICH S. 50 (Alemanha)

Thalkirchnerstr. 210-222

Representante para Portugal e Colonias:

ROBERTO CUDELL, Porto-Rua de Passos Manuel, 41



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Termo de contracto de traspasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da linha do Vale do Tâmega (Livração e Amarante).

(Continuação do n.º 967)

Aos 27 dias do mês de Janeiro de 1928 na Direcção Geral de Caminhos de Ferro onde vim eu, Júlio José dos Santos, engenheiro, sub-chefe da Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, se achavam presentes de uma parte Alvaro de Souza Rêgo, director geral de Caminhos de Ferro, e neste contrato designado por primeiro outorgante, em nome do Governo e por delegação de S. Ex.º o Ministro do Comércio e Comunicações, e de outra parte Antonio de Almeida Vasconcelos Correia e Victorino Henriques Godinho, respectivamente vice-presidente e administrador do conselho de Administração, representantes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, conforme certidão que fica arquivada nesta Direcção Geral de Caminhos de Ferro e neste contracto designado por segundo outorgante, e Eduardo Plácido e Dr. José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães, respectivamente presidente e vice-presidente do conselho de Administração, representando a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, conforme certidão que fica arquivada nesta Direcção Geral de Caminhos de Ferro e neste contracto designada por terceiro outorgante, assistindo também a este acto o Ex.º Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da Republica.

E por este foi dito perante mim e as testemunhas adiante declaradas que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, desejando usar da faculdade que lhe é concedida pelo artigo 37.º do contracto de 11 de Maio de 1927, resolveu traspassar para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal os direitos e obrigações que lhe assistem pelo mesmo contrato com referência à linha de Livração a Amarante e seus eventuais afluentes, compreendidos os prolongamentos, o que faz por este acto, devidamente autorizada pelo Governo conforme o disposto no decreto n.º 14:612, e nos termos dos artigos seguintes:

Artigo 1.º O segundo outorgante traspassa para o terceiro outorgante a adjudicação da exploração da linha de Livração a Amarante, à qual adquiriu direito pelo contrato celebrado pelo primeiro outorgante em 11 de Março de 1927, bem como todas as linhas actualmente em construcção, afluentes da referida linha.

Artigo 2.º Essa adjudicação compreende também a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construídos durante o prazo da concessão e até o termo da mesma, contanto que sejam afluentes da actual linha e não tenham bitola diferente da que nela existe.

Artigo 3.º A adjudicação é feita pelo prazo de trinta anos, a contar de 11 de Março de 1927, podendo o primeiro outorgante ou o terceiro outorgante pedir a revisão das

suas clausulas no fim dos primeiros dez anos e em períodos subseqüentes de cinco em cinco anos, reservando-se o primeiro outorgante o direito de rescindir o contrato a partir do décimo quinto ano e bem assim o de prorrogá-lo até á data do termo de qualquer concessão de caminho de ferro com a qual lhe convenha englobar a desta linha.

§ único. No caso de revisão das clausulas do contracto não havendo acôrdo entre as partes, será o litigio resolvido por arbitragem, organizada como se estipula no artigo 31.º.

Artigo 4.º A exploração por parte do terceiro outorgante deve começar dentro do prazo de trinta dias, a contar da data da assinatura deste contracto.

Artigo 5.º O terceiro outorgante pagará ao primeiro outorgante uma renda fixa anual de 6 por cento das receitas brutas da tráfego da linha que lhe é traspassada, deduzidos os impostos e reembolsos. Pagará, além disso, uma renda variavel compreendida entre as percentagens de 70 e 85 por cento sobre os lucros liquidos da exploração desta linha.

Esta percentagem será calculada pela fórmula $P=70 + \frac{L}{1000}$, em que o P representa a percentagem a entregar ao primeiro outorgante pelo terceiro outorgante, e L o lucro obtido na exploração nos termos do artigo 6.º.

Fica porem entendido que o primeiro outorgante não receberá mais nem menos do que receberia se a linha que é objecto deste traspasse continuasse a ser explorada pelo segundo outorgante nos termos do contracto de 11 de Março de 1927. Nestes termos, a renda variavel total a receber pelo primeiro outorgante de todas as empresas concessionarias das suas linhas será calculada por uma forma analogá aquella, mas em que P representa a percentagem total a receber pelo primeiro outorgante e L a soma algébrica dos lucros obtidos na exploração de todas aquellas linhas.

Determinada por esta formula a renda total, pelo segundo outorgante será entregue ao primeiro outorgante uma renda obtida pela diferença entre a renda total e aquellas que competirem ao terceiro outorgante e a outras empresas que igualmente tenham ou venham a ter contractos de traspasse das linhas do Estado concedidas primitivamente ao segundo outorgante.

§ 1.º No caso em que uma das explorações seja deficitária, mas haja lucro total no conjuncto de todas as concessionários das linhas do primeiro outorgante, será esse deficit parcialmente coberto pelo excesso da renda que as não deficitáris terão de pagar pela applicação em separado da fórmula citada nesta artigo, que em relação á quantia que na realidade o primeiro outorgante deverá receber, sendo a parte restante de cada deficit coberta pela respectiva empresa concessionaria.

§ 2.º Quando mais de uma exploração seja deficitária, mas haja lucro total no conjuncto de todas as concessionarias, será dividido pelas deficitárias, proporcionalmente ao deficit de cada uma, o excesso de renda a que se refere o § 1.º, sendo a parte restante de cada deficit coberta pela respectiva empresa concessionaria.

§ 3.º A renda fixa anual será paga pelo terceiro outorgante, por trimestres vencidos, no prazo de um mez, contando do fim de cada trimestre, mediante liquidações provisórias das receitas brutas, devendo a correcção das contas provisórias fazer-se com relação a cada ano civil, logo que esteja concluído o relatório anual da exploração, que o terceiro outorgante deverá apresentar ao primeiro outorgante juntamente com o relatório e balanço da mesma, elaborados nos termos do artigo 189.º do Código Commercial.

§ 4.º A renda variavel será paga no prazo de um mês depois da aprovação do relatório anual da exploração acima indicado.

(Continua).

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Venda do lixo proveniente da limpeza das linhas da estação de Barreiro e das varreduras dos vagões descarregados na mesma estação

Tendo sido novamente anulado o concurso para venda do lixo proveniente da limpeza das linhas da estação de Barreiro e das varreduras dos vagões descarregados na mesma estação, durante o corrente ano, faz-se público de que até ao dia 24 do corrente mês, pelas 12 horas, esta Companhia receberá novas propostas em carta fechada, dirigida á Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apolonia.

No envólucro das propostas' além do endereço, deverá indicar-se o seguinte :

« Proposta para a compra do lixo da estação de Barreiro produzido até 31 de Dezembro 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 não se conformem com as bases referidas, serão consideradas nulas.

As bases são as seguintes :

1.^a

O lixo será amontoado onde não cause prejuizo para a Companhia nem dificuldades para a execução do serviço da estação de Barreiro e deve ser levantado pelo concessionário logo que pelo chefe da estação lhe seja determinado e depois de calculado o seu pês.

2.^a

O concessionário obriga-se a retirar por sua conta o lixo da estação de Barreiro no prazo de 5 dias após o aviso do chefe da estação.

3.^a

Se o lixo não fôr retirado dentro do prazo estipulado na base segunda, vencendo armazenagem em harmonia com a respectiva tarifa, por conta do concessionário.

4.^a

A adjudicação será feita a quem maiores garantias ofereça á Companhia, independentemente do preço oferecido, reservando-se igualmente o direito de proceder a licitação verbal entre todos ou apenas os concorrentes que entenda, no caso de lhe não satisfizerem as propostas recebidas, ou ainda de adjudicar ou não conforme lhe convier.

Lisboa, 12 de Abril de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.

Publicações recebidas

Boletin de Obras Publicas de la Republica Argentina. — Recebemos o tomo n.º XVIII desta util e conhecida publicação, referente aos meses de Janeiro e Fevereiro. Insere variadissima colaboração acompanhada de excelentes gravuras elucidativas. Da leitura deste volume verifica-se que a Argentina continua melhorando e desenvolvendo os seus caminhos de ferro, as suas ligações aerias, fomentando o turismo e dedicando o maior carinho á causa da instrução publica de que é exemplo frisante a proxima construção de uma *Escola de Quimica* na capital federal.

OS NOSSOS MORTOS

Menina Amelia Jorge Dinis Santos

Causou profundo sentimento a morte da menina Amelia Jorge Dinis Santos, gentil filha do chefe da estação de Taveiro, sr. Antonio Jorge Santos.

O funeral foi concorridissimo, tendo-se incorporado nele um grande numero de ferroviários e inspectores. Em sinal de consternação fecharam todos os estabelecimentos.

A extinta era aluna do Liceu de Coimbra.

A' enlutada familia enviamos a expressão dos nossos sentimentos.

ALBUM
AÇOREANO

Publicado em 1903 por Antonio Baptista em bom papel couché, com seiscentas e tantas paginas, com admiraveis artigos de todo o Arquipelago Açoreano. Á venda ao preço de 100 escudos, encadernado, na Administração desta Revista, na Rua da Horta Sêca, : : n.º 7, 1.º — LISBOA : :



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto comida à portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: **James Rawes & C.** Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: **Tait & C.** — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

A TODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNIFICAS
CAFETEIRAS E BULLES
DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos

Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA

103. Rua dos Fanqueiros, 1.º

TEL. C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

Itenerarios de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se à venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.ª

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a oleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flôres e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040—LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11 L. da Annunciada, 12 -- 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feio desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça