

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

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

S U M A R I O :

Quem foi o primeiro soldado português morto em França durante a conflagração europêa, por CARLOS D'ORNELLAS. — Bases da politica ferroviaria, por J. FERNANDO DE SOUZA. — A Electrificação das linhas Chilenas. — As linhas ferreas através das Beiras. — O Caminho de Ferro Transpirenaico de Ripoll a Ax-les-Thermes por CALADO RODRIGUES. — O V Congresso da Imprensa Technica. — Linhas estrangeiras. — Ha quarenta anos. — Viagens e transportes. — Linhas portuguesas. — Pessoal aposentado do Caminho de Ferro do Estado. — Cronica do Estrangeiro, por VISALBA. — No Entroncamento, vão ser construidas novas oficinas. — Os Caminhos de Ferro de Benguela. — A construção do novo edificio escolar para a séde do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Marechal GOMES DA COSTA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO AMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

QUEM FOI O PRIMEIRO SOLDADO PORTUGUÊS MORTO EM FRANÇA DURANTE A CONFLAÇÃO EUROPEA

QUE infeliz que foi o sr. João Portugal com a publicação de uma carta num jornal da tarde em que afirmava que o primeiro português morto na Grande Guerra tinha sido o Alberto da Costa Leite, ex-marinheiro da Armada, alistado na Legião Estrangeira.

Eu, como combatente da Grande Guerra não posso deixar de vir também dizer da minha justiça, apesar de o caso não merecer discussões que são inoportunas e das quais, como bem diz o *Diário de Notícias*, nenhum proveito especial se tira.

Antes da morte de Alberto da Costa Leite eu recordo-me que o placar de *O Século* no Rossio inseria a seguinte notícia:

MORREU EM COMBATE CARLOS D'ORNELLAS,
SOLDADO PORTUGUÊS, ALISTADO
NA LEGIÃO ESTRANGEIRA

Deu-se a coincidência de ser uma pessoa com o mesmo nome que eu tenho o que é mais um motivo para me não esquecer.



Adolfo Coutinho de Medeiros
(Açoreano morto na Grande Guerra)

Um jornal diário deu a noticia de ser o Adolfo Coutinho de Medeiros, o primeiro português morto na guerra; um livro do Dr. Júlio Dantas afirma e prova que o primeiro português morto na Guerra foi Armando Correia.

Só quem se pode pronunciar sobre o caso, se quizer, é o arquivo do C. E. P. se estiver em ordem, ou então o Ministério da Guerra que certamente terá a relação dos portugueses alistados na Legião Estrangeira em 914.

E bom seria que a tal respeito se pronunciassem se isso lhe fôr possível para que a historia da nossa intervenção na guerra europeia não fique com mais essa nebulosidade.

O António Gonçalves de Almeida Curado, valente companheiro de armas, que me perdõe a inoportunidade desta crónica que só diz respeito aos portugueses alistados na Legião Estrangeira e não a éle que com honra para Portugal, foi o primeiro soldado do C. E. P. morto na Flandres.

CARLOS D'ORNELLAS

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

Portugal . (semestre).	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECCÃO: T. 576 e 581

BASES DA POLITICA FERROVIARIA

A PROPOSITO DE UM ARTIGO NOTAVEL

Por J. FERNANDO DE SOUZA

HONROU a *Gazeta* mais uma vez com a sua valiosa colaboração o Sr. Coronel Raul Esteves, cujo saber, merecimentos e serviços de excepcional brilho, é ocioso relembrar.

O distincto official é hoje uma das nossas maiores competencias em materia de caminhos de ferro e por isso as suas afirmações teem todo o peso e devem ser atentamente escutadas e cuidadosamente examinadas.

No seu artigo inserto na *Gazeta* de 1 do corrente, critica o Sr. Raul Esteves a legislação ferroviaria vigente, observando que apenas se ocupa com o aspecto financeiro do problema ferroviario sem assentar as bases de uma politica verdadeiramente nacional.

E para comprovar essa deficiencia legislativa, põe em relevo as condições anomalias em que se encontra a nossa principal empresa ferroviaria, a C. P., que explora todas as linhas de via larga com excepção da da Beira Alta. Recebeu varias concessões cujo termo não coincide na mesma data e que estão sujeitas a condições diversas. Tiveram umas subvenção quilometrica, outras garantia de juro, outras ainda não tiveram auxilio do Estado. Cada uma é regulada por um diploma distincto.

O mesmo poderia o distincto articulista observar acerca da Companhia Nacional, que sendo concessionaria de 185 km. apenas, tem três contratos distinctos, terminando o praso de cada concessão em data diferente.

O arrendamento dos C. F. E. por 30 anos, faz coincidir *quasi* o termo desse contrato com a concessão das linhas do Norte e Leste.

Afirmada a necessidade de um plano methodico, propõe o artigo como bases dessa remodelação:

1.º — o agrupamento das linhas construidas ou a construir por grupos da mesma bitola em vista dos interesses regionaes;

2.º — reorganisação financeira e nacionalisação das empresas actuaes e seu agrupamento;

3.º — remodelação do regime do fundo especial de modo que seja receita exclusiva do Estado.

Para bem aquilatar estas proposições importa recordar rapidamente a evolução da nossa legislação ferroviaria sucessivamente elaborada ao sabor das circumstancias.

Sob a preocupação preponderante e quasi exclusiva de estabelecer uma ligação internacional, que faria de Lisboa o caes da Europa, em contraste com o scepticismo acerca do valor de uma linha

entre Lisboa e Porto, concedeu-se a linha de Lisboa á fronteira com garantia de juro. Após vicissitudes varias chegou-se ao contrato Salamanca de 1859 das linhas do Norte e Leste, que deu logar á constituição da Companhia Real, com subvenção quilometrica.

Em vez de se negociar directamente com ela a successiva ampliação da concessão, a que se acrescentassem novas linhas, a superstição do concurso deu logar á formação ocasional de novas empresas distintas sem conexão; uma para a linha do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, outra do Sueste para as linhas do Alemtejo e do Algarve, outra ainda para a da Beira Alta, que devia ser acrescentada á da linha do Norte para assegurar a unidade do serviço internacional.

Adoptámos de inicio a via normal européa de 1^m,44 e assim chegámos a ter em exploração 130 quilometros. A influencia da Espanha e o desejo de assegurar a unidade da via peninsular levaram-nos a adoptar a via de 1^m,67, alargando os troços em exploração.

A falencia da Companhia do Sueste levou o Estado a tomar conta das linhas e a organisar a sua construção e exploração directas, com character provisorio porem, porque havia sempre o proposito de as conceder a uma empresa que construísse os prolongamentos, o que nunca se chegou a fazer.

Pouco depois resolvía-se construir e explorar directamente por administração do Estado as linhas do Minho e Douro, surgindo mais tarde a idéa de as englobar com as do Sul e Sueste no mesmo contrato de concessão.

Entretanto concediam-se as linhas de Pova e Guimarães por decretos que nem ao menos fixavam a duração da concessão e attribuindo-se-lhes larguras de via diferentes: 0^m,90 e 1^m.

Abriam-se mais tarde concursos distinctos com garantia de juro para diversos troços de via larga e estreita sem a minima previsão do agrupamento racional de linhas.

A lei de 1899 consagrando o ecletismo a que se chegara, procurou organisar definitivamente uma administração dos C. F. E. dotada de relativa autonomia e com um fundo para que revertessem os acrescimos de receita, quer da exploração, quer dos impostos sobre o trafego.

Cessou a rotina burocratica, a interferencia abusiva da politica, a miseria das dotações, o regime das dividas aos fornecedores, a aquisição de mate-

riaes a intermediarios que incluíam nos preços os juros de mora. Pagaram-se dividas, regulou-se a situação do pessoal, creou-se a nova caixa de socorros e pensões. melhoraram-se as linhas, adquiriu-se material circulante, organisou-se nos melhores termos a compra de materiais, construíram-se 300 km. de linhas.

Foram definidos os planos de linhas complementares das do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Em 1904 e 1910 foi proposta a criação de um fundo especial destinado a proceder á construção de linhas da zona central, cujo plano foi decretado em 1907.

De fins de 1910 por diante as revoluções politicas tiveram a sua repercussão perniciososa nos caminhos de ferro, sobre tudo nos C. F. E., que chegaram gradualmente a descalabro administrativo tal que determinou o arrendamento em 1927.

Como se vê, caminhou-se ao sabor das circunstancias, sem plano preconcebido, sem haver como em França a divisão do paiz em zonas, cada uma das quaes foi atribuída a uma companhia, com a qual eram convencionadas as successivas ampliações da rede.

Adoptaram-se formulas defeituosas de garantia de juro sem atender á sua repercussão na receita de linhas anteriores.

Havia uma repartição official de caminhos de ferro, intermediaria entre o Estado e as companhias, tendo a Direcção fiscal de exploração como órgão auxiliar. Desde 1899 eram-lhe extranhos os assuntos relativos aos C. F. E..

Era ali que devia ser estudado o problema ferroviario em toda a sua amplitude e complexidade e preparadas as bases de uma racional politica encaminhada á sua melhor solução.

Mais tarde, em 1918, quando se creou por minha iniciativa a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, atribuiu-se-lhe, entre outras, uma função primacial, para o que se creava uma Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, e uma repartição especialmente destinada a essa ordem de estudos.

Para cada linha, para cada empresa, organisar-se-iam monografias minuciosas e documentadas que subministrariam as bases das reformas e convenções necessarias.

Infelizmente, o objectivo dessa reforma só foi parcialmente atingido, sem que se tornasse efectivo e plenamente productivo o instrumento de estudo e preparação que se previra.

A reforma da Direcção Geral, substituída por uma Inspeção Geral com substituição da Junta Consultiva por um Conselho Superior, pouco modificou a situação e enfermava de um espirito latente de hostilidade contra as Companhias, como se não fossem associadas e uteis cooperadoras do Estado. Continuava à parte a Administração dos C. F. E. com todos os seus defeitos, dotando-se o seu fundo espe-

cial com a receita integral dos impostos sôbre todas as linhas do país.

As reformas de 1926 e 1927 que restabeleceram a Direcção Geral, corrigiram os erros da de 1924.

Por ultimo, o D. 13.929, cujos tópicos o Sr. Raul Esteves esqueceu na critica, por isso injusta até certo ponto, que formulou, veio assentar as bases dessa politica necessaria.

Mandou proceder a uma revisão geral do plano ferroviario, trabalho árduo e delicado que está concluído por parte da Comissão Técnica dêle encarregada.

É a previsão do sistema de comunicações aceleradas, adequado ás exigencias economicas do país, delineado com largueza que nada tem com a sua gradual execução mais ou menos rápida, conforme os recursos de que se disponha.

E' todavia indicada pela Comissão uma ordem de preferencia da construcção das linhas, partindo de outras já existentes.

Apenas esteja concluída a impressão de esboço, pronunciar-se-ão successivamente sôbre ele a Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Os seus pareceres servirão de base ao Govêrno para decretar o plano geral das linhas ferreas, classificando as que correspondem neste momento ás necessidades do país largamente previstas.

Tem-se levantado uma opposição caracterizada pela estreiteza de vistas condenando perfunctoriamente o plano da Comissão e afirmando como axioma a inutilidade de novas linhas que o automobilismo supre.

Em artigo anterior reduzimos ao seu justo valor essa critica apaixonada e superficial.

Depois da classificação das linhas, determina o D. 13.829 que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro estude e proponha um plano do seu agrupamento tendo em conta as conveniencias regionais e a possivel unidade de exploração.

Decretado o plano de agrupamento, o Govêrno procurará, realisá-lo gradualmente por fusões, resgates e convenções adequadas.

Nada mais se previa na formula primitiva do decreto 13.829, deixando plena liberdade de acção ao Govêrno para a melindrosa realisacção do plano de agrupamento por partes nas occasões oportunas, conciliados os interesses do Estado com os direitos e legitimos interesses das empresas.

Assim se fez na lei espanhola, que apenas enunciou o principio sem entrar em inoportunas minuciosidades que prendessem a sua acção futura. Assim sobrevieram depois os dois decretos do resgate de M. C. P. e da constitução da Companhia do Oeste. Estão em preparacção outros relativas ás linhas do Sul de Espanha.

Não é pois justa, nem corresponde á realidade dos factos, a afirmacção de que as leis vigentes apenas

atenderam ao aspecto financeiro do problema ferroviário. Não é assim. Procederam metodicamente mandando elaborar o plano geral da rede e o plano de agrupamento de linhas. Crearam na Direcção Geral uma Divisão central e de estudo que deve elaborar em relação a cada linha e a cada empresa as monografias precisas para o estudo dos problemas financeiros e administrativos que lhes dizem respeito.

Em artigos subsequentes examinaremos as ponderosas afirmações do artigo do Sr. Raul Esteves acerca do aspecto financeiro do assunto e do fundo especial, procurando assim por em relêvo e completar o seu valioso estudo.

A ELECTRIFICAÇÃO DAS LINHAS CHILENAS

Dia a dia o Chile desenvolve extraordinariamente as suas linhas ferreas.

As primeiras linhas ferreas electrificadas na America do Sul foram as chilenas da zona do mineral de ferro, do Tofo, a Caleta Cruz Grande, e logo a seguir, na primeira zona os caminhos de ferro do Estado, entre Santiago, Valparaiso e Los Andes. Essa electrificação, pela sua magnitude, é considerada pelos tecnicos como enquadrada entre as melhores, que se têm feito no mundo.

A producção actual de energia electrica no Chile, para uso publico e industria particular, póde-se calcular em 1.000 milhões de kilowatts, a cargo de empresas que representam um capital de 1.200 milhões de pesos.

As condições mesológicas do Chile naturalmente são a causa principal dessa situação. O systema hydrografico do paiz permite o desenvolvimento da producção de energia electrica em condições relativamente favoraveis. Como se sabe, na sua totalidade, o territorio chileno é um plano inclinado, do oriente para o poente, sulcado por centenas de rios e torrentes caudalosas, que se vão precipitar no Oceano Pacifico.

No Chile, ha 154 empresas de luz e força motriz, seis empresas telegraficas, oito empresas telefonicas, duas empresas de radio, comunicações comerciais internacionais e 13 empresas de radio-difusão, com caracter de serviço publico.

A característica dessas empresas é a sua forte capitalização, facto que existe em outros paizes, mas não em tão forte proporção como no Chile.

Com efeito, entre 171 industrias registradas na Estatística Oficial, as empresas electricas estão assignaladas com 37% do capital total invertido. Essa inversão atinge onze vezes a entrada total anual correspondente, não chegando a duas vezes o valor dessa

proporção relativamente ás demais industrias. O capital invertido nas empresas electricas chilenas, de consumo publico e de consumo industrial particular, ascende a 950 milhões de pesos aproximadamente.

As empresas de luz e força motriz, que atendem ao serviço publico de mais de 190 cidades do paiz, estão assim distribuidas, em relação á sua producção: de producção superior a 160.000 kws. anuaes, 37; de producção entre 30.000 e 160.000, 37; de producção inferior a 30.000, 80.

O consumo de electricidade no Chile assigna-se por um augmento constante. A sua escala ascendente foi desta fórma: 1925, 171.000.000 de kws.; em 1926, 200.000.000; em 1927, 220.000.000; em 1928, foi além de 280 milhões. Actualmente não será inferior a 500 milhões de kws. anuaes. A expansão desse consumo começou a produzir-se em 1922, principalmente das provincias de Santiago a Aconcagua, servidas por uma Companhia de Electricidade Chilena, e que, além de constituirem dois grandes centros povoados por mais de 1.200.000 habitantes, possuem uma extensa rede de transportes e um grande numero de industrias disseminadas, que oferecem bom mercado para a industria da electricidade.

As linhas ferreas através das Beiras

O jornal *A Fraternidade* de Lamego, transcreve no seu numero de 27 de julho do corrente, o interessante artigo sobre as linhas férreas através das Beiras, do nosso prezado amigo e futuro colaborador sr. Coronel do Estado Major Mário de Campos, que publicámos nesta Revista, no numero 998 de 16 de Julho findo.

Tambem o nosso colega *Diario de Lisboa* publicou, uma interessante noticia sobre o mesmo artigo, elogiando a forma brilhante como o nosso distinto colaborador expõe o problema das futuras linhas férreas através das Beiras. A ambos os nossos agradecimentos.



Interior dum auto-omnibus durante uma curva
(Do Malho)

UMA NOVA LINHA INTERNACIONAL

O CAMINHO DE FERRO TRANSPIRENAICO

DE

Ripoll a Ax-les-Thermes

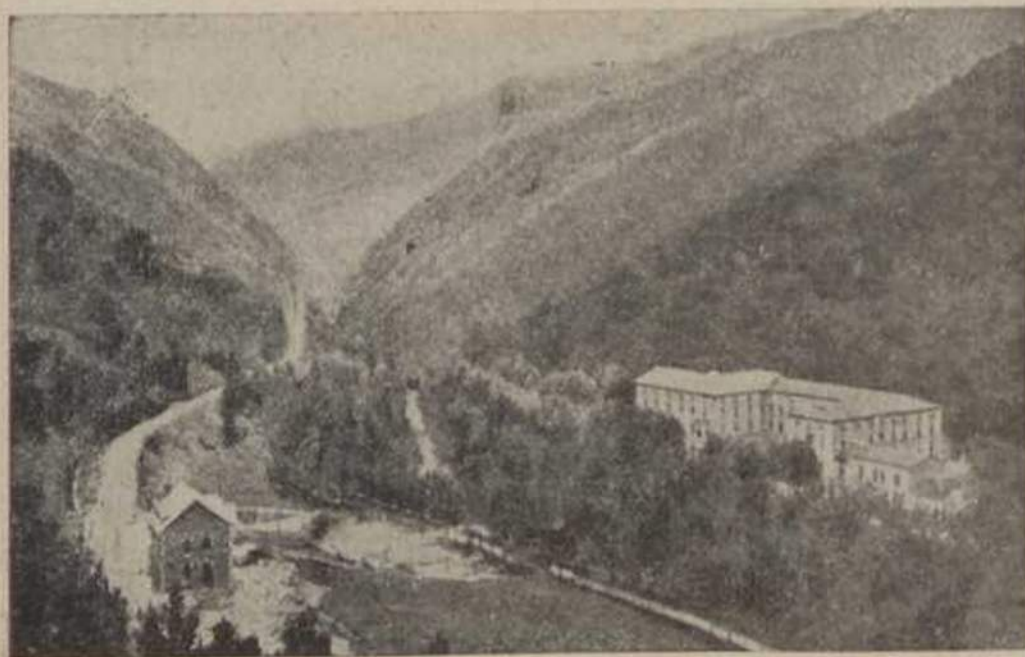
Por CALADO RODRIGUES

Cascata e ponte sobre o Fresser

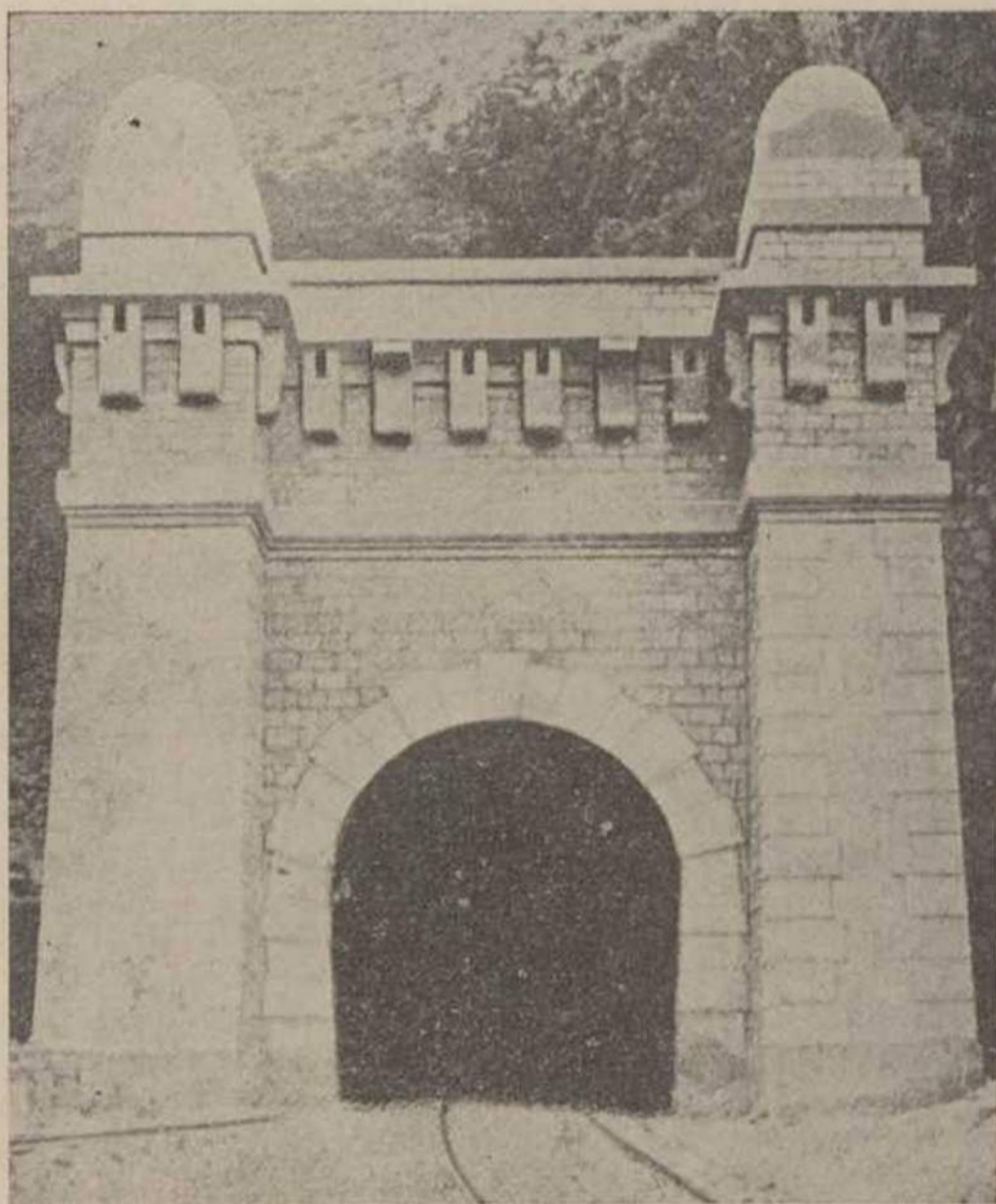
O actual governo espanhol, que já havia inaugurado a comunicação ferroviaria com França por Canfranc, inaugurou em 21 de Julho uma outra, a de Ripoll a Ax-les-Thermes, ficando assim elevado a quatro o numero das comunicações ferroviarias da Espanha com a França.

Se formos a aceitar como indiscutíveis os comentarios feitos a esta linha por alguns tecnicos francezes, fica muito problematica a sua importancia.

Assim, em 1905, quando se discutiu na Camara francesa o projecto do convenio entre a França e a Espanha, relativo ás comunicações ferroviarias pelos Pirineus, M. Leon Janet apresentou as seguintes considerações a respeito do futuro desta linha:



Estação e banhos de Ribas



Entrada do tunel de Tosas

«Esta linha internacional, que alcança 1.567 metros de altitude, encontra-se em condições eminentemente desfavoráveis e, apesar das afirmações dos actuais engenheiros contrarias ás dos que estudaram a linha ha 25 anos, é de temer que a exploração se interrompa frequentemente durante o inverno.

Resultará, pelo menos, desta linha, a passagem duma grande corrente comercial? É, infelizmente, muito duvidoso que isto aconteça.

A distancia de Paris a Barcelona, via Toulouse-Portbou, é de 1.144 quilometros; por via Lyon-Portbou 1.270; por via Neussargues-Port-

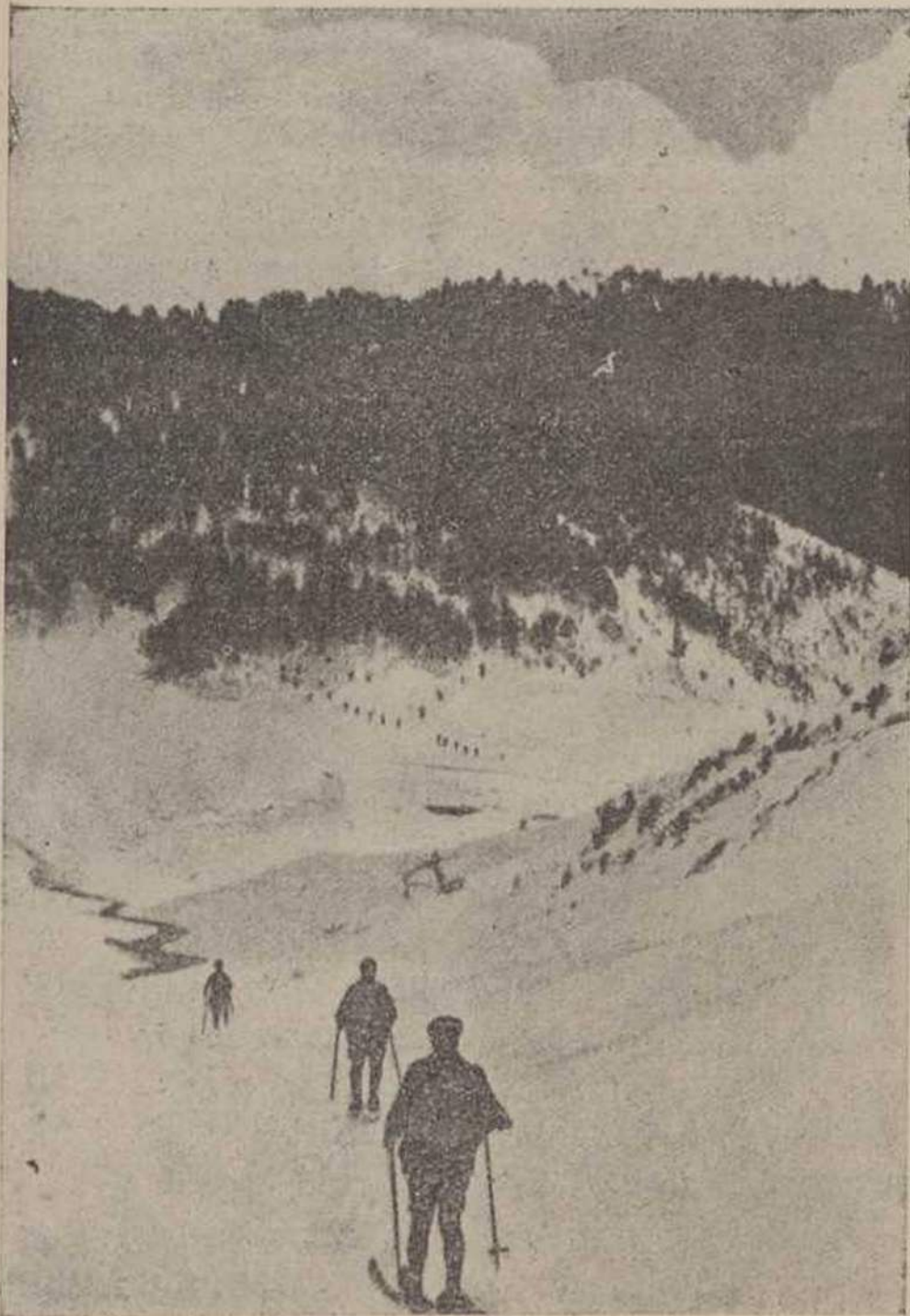
bou 1.100; por via Ax-Ripoll, 1.037.

Haverá, pois, um encurtamento de trajecto de 63 quilometros em confronto com o itinerario de Neussargues, mas é bastante duvidoso que venha a economisar-se tempo utilizando a nova linha.

De Toulouse a Barcelona, a distancia actual é de 427 quilometros; por Ax-Ripoll, será de 320 quilometros com um encurtamento, portanto, de 107 quilometros mas, sendo o perfil por Cerbere-Portbou muito favoravel, será bem pouco o tempo ganho.»

A estas considerações, fêz o engenheiro francez M. Richard Bloch, na sua obra *Questions de Chemin de Fer* os seguintes comentarios:

«E' fóra de duvida que o emprego da tracção electrica na exploração destas comunicações e das afluentes trará facilidades que não podiam sêr pre-



Vale de la Molina no inverno

vistas em 1905 por M. Leon Janet. Mas, para as relações de Paris, por exemplo, com os principais pontos da Península Iberica, os encurtamentos tem pouca importancia. Pelo que respeita a Toulouse não póde esperar-se mais do que um trafego limitado. De resto, entre França e Espanha ha um obstaculo mais intransponivel do que os Pirineus: os direitos alfandegarios, por meio dos quais os dois paizes protegem energicamente os seus produtos.

Estas linhas de montanha tem porém sempre um interesse turistico consideravel, sendo possivel que a linha venha a facilitar a exploração dos jazigos minerais de que falam os conhecedores da cadeia pirenaica.»

Vê-se, pois, por estas opiniões, que são muito duvidosos os beneficios que poderão resultar da nova linha internacional, embora o trafego tenha aumentado desde 1927.

* * *

Seja, porém, como fôr, a verdade é que a nova linha oferece aspectos dos mais interessantes, quer pelo que respeita á região que atravessa, quer pelo que respeita ás numerosas obras de engenharia, algumas das quais se podem classificar de notaveis.

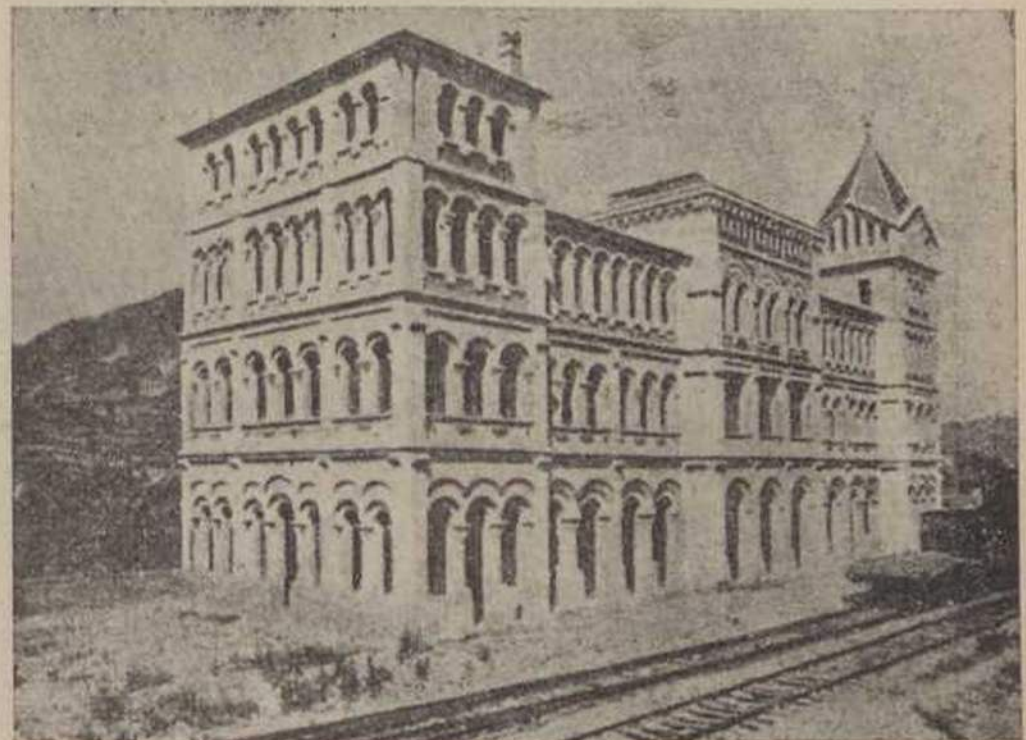
A secção espanhola da nova linha, numa extensão de 50 quilometros e 691 metros, tem 42 tuneis, 11 pontes, 3 viadutos, 51 pontões, etc.,

E' a seguinte a extensão dos tuneis pela sua ordem, a partir de Ripoll.

1 — del Calvario	242 metros
2 — del Carburo	156 »
3 —	102 »
4 — de la Corva	118 »
5 —	78 »
6 —	224 »
7 —	125 »
8 —	335 »
9 —	50 »
10 —	320 »
11 —	90 »
12 —	90 »
13 —	219 »
14 —	133 »
15 —	85 »
16 —	92 »
17 —	132 »
18 —	227 »
19 —	107 »
20 —	95 »
21 —	101 »
22 —	180 »
23 —	137 »
24 —	85 »
25 —	104 »
26 —	168 »
27 —	87 »
28 —	146 »
29 —	107 »
30 —	182 »
31 —	15 »
32 —	1.021 »
33 —	91 »
34 — Tossas	90 »
35 — »	50 »
36 — »	3.850 »
37 —	172 »
38 —	250 »
39 —	41 »
40 —	231 »
41 —	231 »
42 —	70 »

A extensão total dos tuneis é, pois, de 10.300 metros ou seja, quasi exactamente, a quinta parte da linha.

O grande tunel de Tossas é considerado como



A estação de Ripoll

uma obra formidável da engenharia espanhola. O tunel de Palós que indicamos sob o numero 32 é também muito curioso. Tem a forma helicoidal, com uma curva de 230 metros, oferecendo a particularidade de ter o ponto de saída quasi por cima do da entrada, com uma diferença de nível entre ambos de 40 metros.

A estação de Ripoll é um belo edificio.

A região atravessada por esta linha tem trechos de grande beleza.

Ripoll, na confluencia do Fresser e do Ter, com o seu soberbo mosteiro de Beneditinos fundado em 589; o vale de Mardás e a serra aspera de Montgrony; a fabrica de carbureto do rio Fresser com a sua linda queda d'agua; o parque de la Corva; os *baños de Ribas*; o lago de Angelets; o vale de Rigart; *La Molina*, a 1.420 metros de altitude, esplendido centro para os desportos da neve, concorridissimo pelos catalães, são outros tantos trechos cheios de beleza que atraem muitos turistas.

Do que dizemos dão ideia as gravuras que acompanham este artigo.

* * *

O nosso illustre colaborador que hoje inicia as *Cronicas do Estrangeiro* sob o pseudonimo «*Visalba*» e que é personalidade de destaque nas letras e na tecnica ferroviaria, enviou-nos mais as seguintes notas relativas á inauguração dessa nova linha transpirenaica:

A 21 de Julho passado teve lugar em Ax-les-Thermes, a inauguração da nova linha electrica atravez dos Pyreneos e que liga Toulouse a Barcelona, passando pela primeira localidade.

Na cerimonia da inauguração da linha foram feitos alguns discursos a respeito da amizade e das relações franco-espanholas.

Com esta nova linha fica assegurada por caminho de ferro, a quarta ligação trans-pyrenaica entre a França e a Espanha. A linha do lado francez entesta em Ax-les-Thermes e termina com 40 quilometros de extensão na fronteira espanhola em Tour de Carol, perto do edificio da alfandega espanhola e da estação de Puycerda, onde entronca na linha já construida para Barcelona.

A grande particularidade desta nova linha é que os comboios poderão circular livremente sem transbordo de França para Espanha até Barcelona, porque o governo espanhol concordou na mudança da via larga usada na Peninsula, para a bitola mais estreita em uso nos caminhos de ferro francezes e espera-se que a mudança no troço espanhol esteja concluida dentro de dois anos. Até então haverá transbordo na fronteira. A alfandega em Puycerda e a estação em Tour de Parol ficam sob a fiscalisação mutua dos caminhos de ferro espanhóis e francezes.

Prevê-se que esta nova linha terá grande movimento turistico, porque atravessa uma região encantadora dos Pyreneos Orientaes e a construção do caminho de ferro atravez desta região montanhosa, deu lugar a magnificas obras de arte.

Saindo de uma altitude de 700 metros em Ax-les-Thermes, a linha sóbe a cóta de 2.580 metros entre os vales do Alto-Ariège e do Segre. As rampas atingem frequentemente no traçado 4% e as curvas teem um raio de 200 metros.

Este projecto tem perto de meio século. O custo da construção foi em parte tomado pelo Estado no que dizia respeito ás obras hydraulicas e outras obras de grande vulto, comquanto que a Companhia do Midi, completou as outras obras de construção, incluindo a electrificação da linha e as centraes electricas.



Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

O V CONGRESSO DA IMPRENSA TECNICA

REALISA-SE EM BARCELONA MADRID E SEVILHA
NOS DIAS 16 A 24 DE SETEMBRO

Em conformidade com o acordo tomado por aclamação em Genebra, na sessão de encerramento do IV Congresso Internacional da Imprensa Técnica, deverá celebrar-se em Barcelona do dia 16 a 24 do próximo mês de Setembro o V Congresso da mesma imprensa, coincidindo com a Exposição Internacional de Barcelona.

O Congresso ocupar-se-há, entre outros assuntos, da propaganda da Imprensa Técnica, em todo o mundo, das suas relações com as outras imprensas, com o comércio e a agricultura e ainda com as revistas oficiais dos Estados, cidades, comunas, etc., com o turismo e os grandes organismos internacionais; a livre difusão da Imprensa Técnica em todo o mundo; organização das secções da Imprensa Técnica e da respectiva Federação Internacional, serviços postais, troca de revistas, centros de informação, compra de papel, relações com as tipografias, publicidade, anuário da Imprensa Técnica, etc.

Estes assuntos estão distribuídos por quatro comissões internacionais.

O programa é o seguinte:

Em 16 de Setembro, às 9 horas, inscrição e reunião dos congressistas e constituição, na Casa da Imprensa, da Exposição de Barcelona, das comissões do Congresso; às 12, abertura solene do Congresso; às 15, visita ao Palácio

Nacional, pavilhões estrangeiros, estádio, etc.; às 21, festa.

Em 17, às 9 horas, primeira reunião das comissões, na Câmara de Comércio; às 12, inauguração da grande sala da Câmara de Comércio, Vermouth d'honra; às 15, visita ao porto; às 16, passeio em auto-car na cidade e arredores, percorrendo-se Avenida Afonso XIII, Pedralbes, Sarriá, Bonanova, Sagrada Família, etc., e lanche; às 18, recepção na Câmara Municipal.

Em 18, às 7 horas, excursão a serra de Monserrat e almoço. Regresso às 20 horas.

Em 19, às 9, segunda reunião das comissões, na Universidade; às 11, visita à central dos telefones; às 14, almoço oferecido pela Associação da Imprensa; às 16, reunião plenária do Congresso, na Exposição; às 20, banquete oferecido pelo «comité» da Exposição.

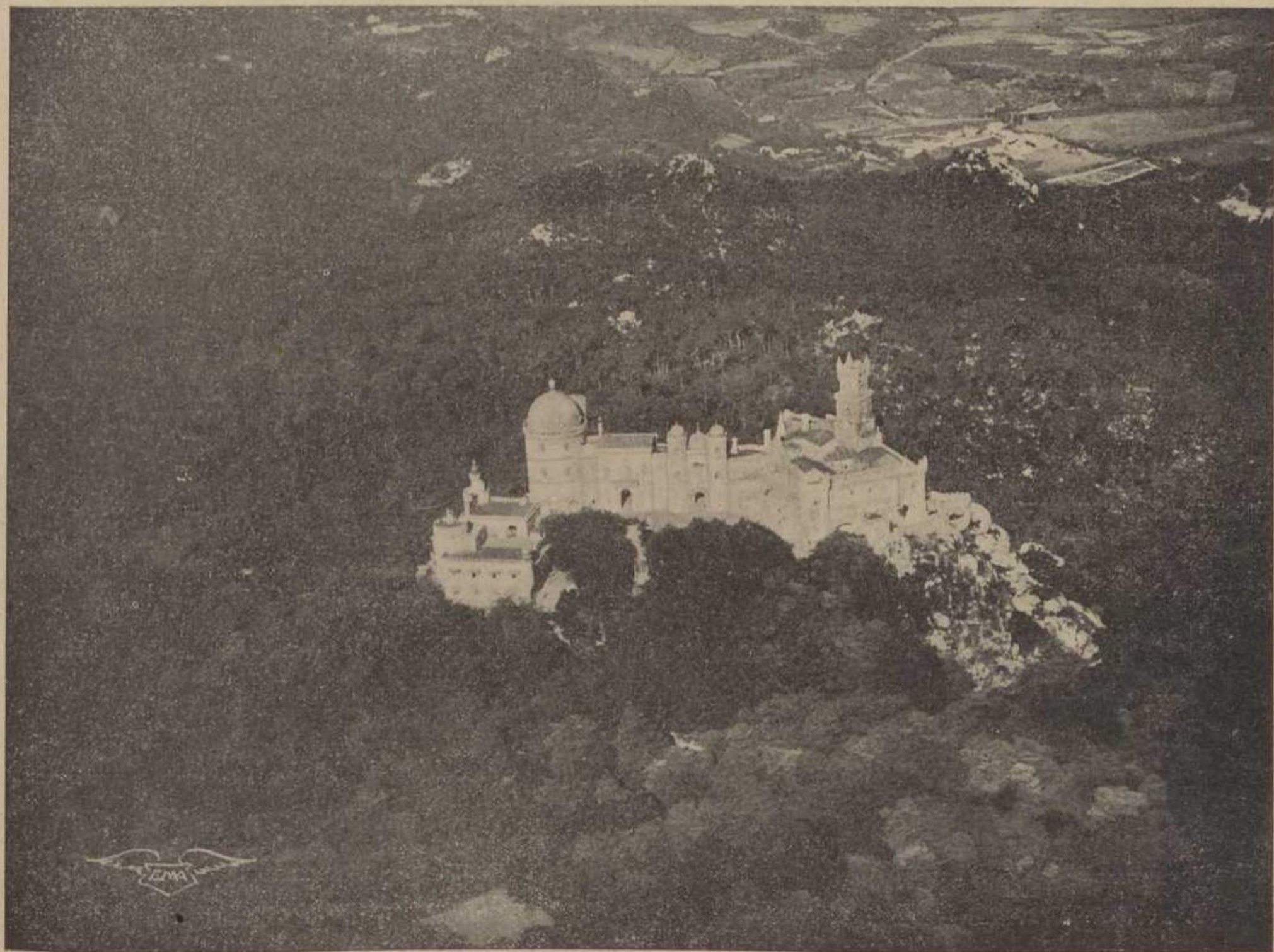
Em 20, às 8, partida para Madrid, chegando às 22 horas e meia.

Em 22, às 10, reunião plenária; às 13, banquete, visita ao Palácio Rial e recepção.

Em 22, às 9, visita à capital, em auto-car; às 12, recepção na Câmara e lanche.

Em 23, às 8, visita a Toledo; às 20, partida para Sevilha.

Em 24, de manhã, recepção e reunião plenária na Exposição; às 14, banquete de encerramento do Congresso.



CINTRA — O Palacio da Pena, mata e arredores.

Linhas estrangeiras

Espanha — Foi aprovado pelo Governo o orçamento da despesa do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. A importância do orçamento é de 508.000.000 de pesetas, destinadas a reparações de linhas, construção de linhas novas, continuação das linhas duplas, construção de novas estações, aquisição de material circulante — para o que se fixaram 50.000.000 de pesetas — reforço de pontes e início da electrificação das linhas mais susceptíveis de sa reforma.

França — A tracção dos trens rápidos da rêle do Norte é assegurada ha longos anos pela mesma maquina e pelo mesmo pessoal num percurso de 300 quilómetros. O abastecimento de água, porém, determinava, em caminho, uma paragem, que havia conveniencia em suprimir e por esse motivo resolveu a companhia do Norte crear um novo tipo de *tender*, de dois *trucks*, cujas características são as seguintes:

Pêso, vazio, 30 toneladas; Provisão de água, 32 metros cúbicos; Provisão de combustível, nove toneladas; Depósito de combustível ao alcance do fogueiro; Suspensão que assegura a indeformabilidade da caixa e grande firmeza sôbre a via; D.âmetro das rôdas, 1m,25; Caixa mecânica de graxa Isothermos, experimentada em *tenders* de 34 metros cúbicos, já em serviço.

Acham-se em construção 90 unidades destas, que têm mostrado, a julgar pelas que estão em serviço, uma estabilidade digna de nota e um rolamento silencioso ainda mesmo quando entram nas curvas, em grande velocidade.

Inglaterra — Há já algum tempo que algumas companhias inglesas têm hotéis para alojamento de maquinistas distantes de suas residencias, para utilidade do serviço.

Como a Companhia London Midland and Scottish Railway reconhecesse a utilidade deste hotel, construiu um recentemente neste genero na estação de Gold Farm. A organização dêsse hotel não se parece nada com a das rêles francesas. E' dirigido absolutamente por um pessoal especial com uma caixa.

Este hotel tem 90 dormitórios geralmente agrupados em dois, um para o maquinista e o outro para o fogueiro.

Dadas as diferentes horas nas quais o pessoal descansa, estes 90 quartos recebem 120 homens por dia e faz-se o possivel para que os empregados que vêm regularmente dia sim, dia não, não tenham sempre o mesmo quarto.

A instalação está feita detalhadamente, cheia de todo o conforto e hygiene.

Italia — Iniciou-se recentemente a construção da segunda secção do Caminho de Ferro Biella-Novara.

Alemanha — Depois de prestadas com pleno exito as respectivas provas no trajecto Munich-Lindau, acaba de ser posta em serviço na linha Nuremberg-Munich

uma locomotiva de novo tipo, construida na fábrica Maffei da capital bavara.

A novidade desta locomotiva reside na substituição dos cilindros de vapor, laterais, até agora empregados, por uma turbina a vapor montada na *bogie*. Embora a potencia desta nova locomotiva seja, sob todos os pontos de vista, equivalente à dos tipos mais modernos empregados nos sud-expressos, pesa três toneladas menos e permite uma economia de combustível, que chega a atingir 50%.

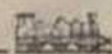
É esta a primeira locomotiva a turbina que empregam nas suas linhas os caminhos de ferro alemães.

— Realisou-se ultimamente em Berlim uma experiencia cujo fim é proteger os passageiros das carruagens em caso de acidente.

Como se sabe, apesar do progresso alcançado pela engenharia ferroviaria, ainda é bastante difficil prevenir ou evitar desastres nas grandes linhas, onde se cruzam, em intervalos minimos, composições enormes de carruagens apinhadas de gente e de bagagens, deslizando como meteoros pelos trilhos estendidos atravez de montes, vales e campinas. A febre da velocidade imposta pelas emergencias actuais da vida nos países de intenso comercio e larga produção agricola e industrial, explica, muitas vezes, catastrofes de luctuosas consequencias, principalmente nos caminhos de ferro. Uma chapa de junção mal rebitada, um alargamento dos *rails*, um aterro que corre com a intemperie, a chave de um desvio funcionando mal, um pequenino n da basta para provocar uma imensa tragedia em que se perdem vidas e se inutilisam materiais de vultuoso valor.

O invento agora experimentado na Alemanha é, por isso, importante. Pertence ao engenheiro italiano, Miro Farina, e consiste num dispositivo ligado a um fio no meio dos trilhos, que transmite uma corrente eléctrica no caso de um desastre, impedindo que outra carruagem se aproxime. Esta corrente fará, assim, tocar uma campainha, préviamente instalada no outro comboio, possuidor do mesmo aparelho, sendo, graças a isso, determinado o local do sinistro.

Argentina — Pela presidencia da Argentina sahio um decreto concordando com a construção de 136 kilometros de prolongamento da linha principal do caminho de ferro central argentino cuja importancia será aproximadamente de 8 milhões de dollars.



AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assignantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos evitando-nos assim maiores despesas com a cobrança.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 11 de Agosto de 1889)

Os primeiros caminhos de ferro nos principaes paizes

Por se tratar de notas ferroviarias que, sem duvida, serão lidas com o maior interesse pelos leitores da *Gazeta*, damos a seguir, na integra, o artigo a tal respeito publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 11 de Agosto de 1839 e de que já havia sido dada uma nota no n.º 2 do 1.º ano desta publicação.

O primeiro caminho de ferro do mundo, foi o de Stockton a Darlington (60 kilometros), em *Inglaterra*, aberto ao serviço publico em Setembro de 1825.

A este seguiu o de Saint-Etienne a Andrezieux, primeiro de *França*, inaugurado em Julho de 1832. Este caminho foi concedido perpetuamente por Luiz XVIII em 26 de Fevereiro de 1823 aos srs. Luz-Saluces, Villeret e outros, reunindo além d'isto esta concessão a especial circumstancia de ser a primeira medida legislativa ditada na Europa a respeito de caminhos de ferro.

O primeiro caminho de ferro concluido nos *Estados Unidos da America* foi o de Baltimore a Ohio em 1830.

Em 5 de Março de 1835 inaugurou-se o primeiro caminho de ferro na *Belgica*, de Bruxellas a Malines, 19 kilometros.

Em 7 de Dezembro de 1835 abriram-se ao publico, na *Baviera*, 7 kilometros da linha de Nuremberg a Furth.

O primeiro caminho de ferro da *Russia* começou a explorar-se em 4 de Abril de 1838; por seu fim e mais condições tem muita semelhança com o de Madrid a Aranguez; une S. Petersburgo com o sitio imperial de Tsarkoje-selo e tem uma extensão de 27 kilometros.

Na *Italia*, abriu-se em 1839 uma parte da linha de Napoles a Nocera.

Em 6 de Dezembro de 1843 abriu-se á exploração o primeira caminho de ferro da *Holanda*, que foi uma secção de 36 kilometros da linha de Amsterdam a Utrech. Tendo-se negado a Assembléa a aprovar o projecto deste caminho, e decidido o rei a que se construísse a todo o transe, mandou fazer os trabalhos por sua conta e constituiu-se empresario unico com os seus proprios recursos.

No mez de Outubro de 1844 abriu-se o primeiro caminho de ferro na *Dinamarca*, de Altona a Kiel, 106 kilometros.

Em *Hespanha*, á capital da Catalunha coube a gloria de vêr sahir do seu recinto o primeiro trem; a 28 de Outubro de 1848 inaugurou-se a linha de Barcelona a Mataró, 20 kilometros, concedida em 23 de Agosto de 1843, tendo começado os trabalhos em 1 de Agosto de 1846.

O primeiro caminho de ferro dos *Estados Pontificios*, de Roma a Frascati, com 28 kilometros, inaugurou-se em 8 de Novembro de 1851.

Uma secção de 39 kilometros do «Great Indian Peninsular», foi o primeiro caminho que se abriu em 1853 nas *Indias Orientaes*.

O primeiro caminho de ferro da *India* foi o de Calcutá a Berdevan, inaugurado em 6 de Fevereiro de 1855.

No mesmo ano abriu-se no *Brazil* a secção de Manaus á Serra da Estrela, 16 kilometros da linha do Rio de Janeiro a Petropolis.

Em Junho de 1856, o *Egypto* começou a explorar o seu caminho de ferro de Alexandria ao Cairo (208 kilometros).

Em 29 de Outubro do mesmo ano, inaugurou *Portugal* a secção de Lisboa ao Carregado, 36 kilometros da linha de Lisboa á fronteira hespanhola.

A *Turquia Europêa*, no 1.º de Dezembro de 1860, inaugurou 4 kilometros da linha de Korssorra a Kustandijé, e a *Turquia Asiática* abriu o seu primeiro caminho de ferro, ou seja parte da linha de Smyrna a Aidin, em 9 de Setembro de 1861.

A *Noruega* em 7 de Novembro de 1861 começou a explorar a secção de Stor Hammer ou 37 kilometros do «Gran Trunk Norwegiari».

Em 13 de Fevereiro de 1862 inaugurou-se no *Cabo da Boa Esperança* o caminho de ferro do Cabo a Stellenbosch.

A primeira secção do caminho de ferro intitulada *Norte de Buenos Ayres*, abriu se em 30 de Agosto de 1857.

O caminho de ferro de *Argel* a Blidah inaugurou-se em 1863.

Inaugurou o primeiro caminho de ferro a *Finlandia* em 1 de Fevereiro de 1869; é de um só carril e de cinco pés de largo; tem 400 kilometros e une Viburgo com Rignagi.

O caminho de ferro de Mejia a Arequipa, aberto a 24 de Dezembro de 1879, foi o primeiro que concluiu o *Peru*.

No *Japão*, a linha de Yeddo a Yokoama abriu ao serviço publico os 30 kilometros que compõem a primeira secção a 20 de Julho de 1872.

A estação central do Rocio

Transcrevemos a seguir o que a *Gazeta* publicou ha 40 anos, pouco tempo antes da abertura ao publico da estação do Rocio. Julgamos interessante fazer esta transcrição, sobretudo para que os contemporaneos saibam ao certo quais são as pessoas notaveis que são representadas nos três medallhões da fachada.

Somos informados de que não é exacta a noticia que tem sido dada na imprensa diaria com relação

á abertura, em 15 do corrente, da estação central do Rocio, havendo idéa em abril-a, provisoriamente ao serviço de passageiros em comunicação com a linha de Cintra, dentro deste mez, não estando todavia determinado o dia.

Os trabalhos da nova estação estão muito adiantados, e afigura-se nos que nem mesmo será necessaria a construcção de um barracão provisorio, em que se falava, para o serviço dos empregados, alfandega, etc.

Do lado da calçada do Carmo teem continu do com grande actividade as obras, sendo já facil o acesso de qualquer vehiculo aos pateos da estação.

Consta-nos que o distincto escultor Simões d'Almeida está trabalhando em três medalhões que hão de ornamentar a fachada da estação.

Estes medalhões representam Shephson, o inventor dos caminhos de ferro; Fontes, o seu introduutor em Portugal, e el-rei D. Luiz, em cujo reinado se construiu o edificio.

Os dois primeiros ficam no entablamento das 3 janelas centraes do primeiro andar; o de el-rei por baixo da torre do relógio

Linha de Cascaes

Em 11 de Agosto de 1889 estava-se a poucos dias de ficar aberto ao publico o troço da linha de Cascaes desta estação ao Bom Sucesso.

Para a historia da Costa do Sol e do velho Frederico Guilherme, de gloriosa historia no campo das patuscadas fluviaes, transcrevemos a nota a tal respeito publicada na Gazeta ha quarenta anos.

Ainda não está fixado o dia em que deve começar o serviço de passageiros entre o Bom Sucesso e Cascaes, dependendo a ligação daquella estação com a de Alcantara das obras do porto de Lisboa, entre o caneiro e Belem, achando-se, porém, estas, bastante adiantadas.

Conta-se, porém, que entre aquellas estações o serviço se possa já fazer no principio do mez proximo, de combinação com os vapores da Empresa Lisbonense, que partirão do caes do Sodré, e onde os passageiros poderão tomar os bilhetes para as estações do caminho de ferro.

Esta empresa espera para este efeito um grande vapor, o *Frederico Guilherme*, que está findando a construcção em Inglaterra. Na ponte em construcção, para embarque e desembarque de passageiros e que fica a 50 metros da estação de Pedrouços, trabalha-se com grande actividade.



FEIRA DE LEIPZIG

Para a Feira de Leipzig, que terá lugar desde 25 até 31 de Agosto, os visitantes da feira, vindos do Estrangeiro, gosam nos Caminhos de Ferro Alemães novas concessões. Até agora foi condição obrigatoria para os visitantes estrangeiros, os quais gosavam um bonus de 25%, para voltar pela estação da fronteira para a sua Patria.

Viagens e transportes

Alterações ao horario dos comboios da linha do Oeste

Por resolução da direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é alterada, a partir do dia 14 do corrente, a marcha do comboio n.º 2221 (recovagens) de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, entre Telhada e Alfarelos, sendo a partida dali ás 8,41 e a chegada a Alfarelos ás 10 horas.

Este comboio terá até 31 de Outubro um minuto de paragem em Bicanho e Banhos de Amieira.

Apeadeiro de Chão de Maçãs

A C. P. está estudando a forma de estabelecer na Cova da Iria o trafego de passageiros e de mercadorias leves (tarifa 8) o que muito vem beneficiar Fatima. Deverá então aumentar a affluencia a esta localidade, pois os passageiros, ao apearem-se em Chão de Maçãs, têm ás suas ordens, sem mais dispendio, as camionetes que prontamente os levarão a Fatima, em serviço combinado com aquella Companhia. Espera-se que a inauguração se realice em Outubro.

Novo comboio entre Albergaria e Alfarelos

A partir do dia 6 do corrente, o comboio n.º 11, ha pouco inaugurado entre Albergaria e Alfarelos, passou a ligar com o comboio «tramway» para a Figueira da Foz, que parte ás 7,54.

E' melhoramento justo com que a C. P. acaba de dotar o povo da região servida pelo novo comboio, porquanto no anterior horario esta ligação era feita sómente pelo «tramway» que parte ás 11,10.

Alteração ao horario dos comboios da linha de Leste

A partir de hontem, o comboio n.º 2.017 sairá da estação de Alcantara-Terra ás 20,45 mantendo-se no percurso a marcha indicada no horario actualmente em vigor. Esta alteração tem por fim permitir que os passageiros destinados á linha de Leste e Espanha, vindos no comboio n.º 204, que parte das Caldas da Rainha ás 17 horas e chega a Alcantara-Terra ás 20,34, possam nesta estação tomar o comboio n.º 2.017, para na estação do Entroncamento passarem ao n.º 121, que segue para Espanha.

Alterações ao horario dos comboios da linha do Vale do Vouga

Pela direcção da Companhia Portuguesa para a Construcção e Exploração de Caminhos de Ferro foi modificada a marcha do comboio «tramway» n.º 34, que passou a partir de Oliveira de Azemeis ás 13,10, sendo a chegada a Espinho-Praia ás 14,30.

Tambem o comboio n.º 24 deixou de fazer serviço de «tramway» entre Oliveira de Azemeis e Espinho-Praia, continuando, no entanto, a efectuar-se diariamente.

Linhas portuguesas

Construcção de uma segunda via na linha do Norte

A segunda via que está sendo construída na linha do norte, entre as estações de Oliveira do Bairro e Aveiro, na extensão de 20 quilómetros, deve ser aberta, à exploração na próxima primavera.

Novas locomotivas para a C. P.

Destinadas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses são esperadas por estes dias, 12 locomotivas de grande velocidade, iguais às da série 600, que têm prestado muito bons serviços nos comboios de longo curso nas linhas daquela Companhia.

Projectos tendentes a melhorar o porto da Figueira da Foz

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta espera, para dar expansão ao tráfego geral da sua rede, que os projectos tendentes a melhorar o porto da Figueira da Foz se convertam, o mais breve possível, numa realidade apreciável, não só para a sua exploração, como para prosperidade do País. Actualmente, este porto encontra-se completamente obstruído e incapaz de prestar qualquer serviço de utilidade.

— No ano findo, na C. P., os impostos e a contribuição para o Fundo de assistência clínica elevaram-se a 2.991:923\$28, contra 2.015:521\$74, em 1927.

— O troço da linha do Pocinho a Miranda, uns 20 quilómetros, em construção, pertença da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que compreende Lagoaça a Mogadouro, será inaugurado no próximo mez de Setembro. A C. N., com a inauguração deste troço de linha espera resultados animadores, em virtude dele pertencer á mais rica região servida pela linha de que é complemento.

— Já se acha regularizado, em virtude da decisão do Tribunal Arbitral, a que havia sido submetido, o contrato entre a C. P. e a Sociedade Estoril.

A nova estação de Vila Franca de Xira

Vai muito adiantada a construção da nova estação de caminho de ferro desta vila. A cobertura do grandioso edificio está quasi completa, esperando-se que em Outubro do corrente ano, a estação esteja em condições de receber os milhares de forasteiros, que a esta vila afluem por ocasião da grande feira anual e das touradas que a Sociedade de Beneficencia costuma organizar então.

Consta-nos que a Comissão Administrativa da Câmara Municipal já expropriou dois edificios situados em frente da estação e que vai expropriar a parte do Hotel Ribatejano que está ha muito para reconstruir, ficando assim a estação bastante desafogada.

Via ferrea da Regua a Lamego

Vão muito adiantados os trabalhos da linha ferrea da Regua a Lamego, em que se empregam dezenas de trabalhadores, calculando-se que esteja tudo concluído dentro dum ano.

Linha da Senhora da Hora á Trofa

Vão começar em breve os trabalhos de assentamento da linha da Senhora da Hora á Trofa, para ligação dos caminhos de ferro da Pova e Guimarães, devendo primetro troço, até Barreiros Maia, estar concluído em 31 de Março de 1930, e o segundo, do Castelo da Maia á Trofa, em 31 de Março de 1931.

Pessoal aposentado do Caminho de Ferro do Estado

Pela pasta das Finanças foi, ontem, publicada a seguinte portaria:

«Tendo a comissão nomeada por portaria de 2 de Maio ultimo, publicada no «Diario do Governo» n.º 104, 2.ª série, de 7 do mesmo mês, encarregada de estudar e propôr as condições em que deve ser efectuada a incorporação da Caixa de Reformas do Pessoal do Caminho de Ferro do Estado na Caixa de Aposentações, apresentando as conclusões do seu trabalho: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo ministro das Finanças, que sejam exonerados da referida comissão o administrador da Caixa Geral de Depositos, Crédito e Previdencia, Paulo Fernando Vitorino de Moraes; o administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, capitão Mário Costa, e o presidente da comissão executiva da mesma Companhia, dr. Rui Enes Ulrich, sendo-lhes conferidos os merecidos louvores pela dedicação, zelo e competencia como se desempenharam da aludida comissão de serviço.»

NUMEROS ESGOTADOS

Da importante Fabrica Portuense de Guarda-soes, Ltd., do Porto, recebemos os numeros 920 e 927 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que tinhamos anunciado faltarem a um nosso assignante colleccionador desta Revista, o que agradecemos reconhecidamente.

* * *

Para completar a colecção desta revista a um nosso assinante, compram-se na Administração os seguintes numeros: 797, 798, 810 e 812 de 1921, 918 e 924 de 1926.

CRONICA
DO
ESTRAN-
GEIRO
POR
VISALBA

PEDE-NOS a direção da revista para colaborar nas suas paginas. Acedendo ao convite, oportuno nos parece fazer uma crónica de alguns acontecimentos recentes, dizendo respeito a caminhos de ferro e que interessa recolher na *Gazeta*.

I

CAMINHOS DE FERRO
ITALIANOS

No parlamento italiano foi ha pouco apresentado pelo Ministro de Comunicações o orçamento dos caminhos de ferro italianos com respeito ao ano economico de 1 de Julho de 1929 a 30 de Junho de 1930.

O Ministro referiu-se no seu discurso orçamental, ao orçamento do ano transacto em que a receita bruta era de 4,660 milhões de liras e as despesas 4,636 milhões, dando um saldo de 24 milhões. Esta previsão de saldo foi excedida, pois o saldo havido atinge 180 milhões, apesar da consignação de verba extraordinária de 60 milhões para aquisição de material circulante.

O orçamento de 1929-1930 prevê uma receita bruta de 4.846 milhões contra uma despesa de 4.789 milhões de liras, dando um saldo de 57 milhões, mas o Ministro confia que, apesar de um augmento de 85 milhões para fazer face a uma alta de salarios (segundo o novo projecto a ser aprovado), se possa dispôr de um saldo maior do que o previsto, devido a um augmento de trafego e a reduções draconianas nas despesas.

A redução do pessoal continua sem prejudicar a exploração. Segundo estatisticas apresentadas vê-se que o numero de empregados por trem-quilometro é inferior na Italia ao da Alemanha, Belgica, Austria e França e que se aproxima muito do numero inglês.

O Ministro tambem apresentou muito claramente o seu ponto de vista quanto ao assunto da transferencia das linhas secundarias para a exploração por empresas particulares. Ha um numero de linhas secundarias que parecem explorar os serviços de uma maneira mais economica do que a administração pelo estado e tem-se varias vezes dito que a administração do estado deveria entregar parte da rede secundaria a companhias, obtendo deste modo um beneficio grande. Pelo exame cuidadoso e completo feito ás linhas secundarias do Estado, deduz-se que estas linhas estão sendo exploradas de tal maneira a não deixar quasi margem alguma para melhorar a exploração economica; pelo contrario, uma mudança acarretaria grandes dificuldades, tanto no que diz respeito a pessoal como ao publico sem se encon-

trar vantagens de peso. O Ministro em todo o caso, admite que pode haver casos isolados onde a transferencia de uma linha secundaria do Estado para um grupo de linhas secundarias exploradas por entidades particulares seja em beneficio dos interesses economicos de um certo distrito e em taes casos não duvida dar a sua aprovação á transferencia.

Com o fim de coordenar os transportes ferroviarios e os que são feitos por automoveis e tambem para eliminar a concorrência entre os caminhos de ferro do Estado e as empresas particulares de transportes por automoveis, foi fundado em Milão o *Istituto Nazionale di Transporti*, com a participação dos caminhos de Ferro do Estado e de quatro grandes casas bancárias.

II

SERVIÇOS COMBINADOS DE CAMINHO
DE FERRO E AVIÕES

Inaugurou-se no dia 7 de Julho nos Estados Unidos um novo serviço de viagens de caminho de ferro e de aviões.

A companhia do *Pennsylvania Rail road* creou para este serviço um novo comboio, a que deu o nome de «Airway Limited», que sahindo de Nova-York se dirige para a nova estação terminus e aeroporto perto de Columbus no estado de Ohio. Aqui os passageiros mudam para um monoplano trimotor Ford que os leva até Waynoka, onde os passageiros tomam de novo o comboio na linha do caminho de ferro de Iopeka e Santa Fé até Clovis. Nesta estação os passageiros metem-se de novo num avião Ford e aterram em Los Angeles, terminus da viagem, depois de um percurso de 48 a 49 horas da costa do Atlantico á do Pacifico.

Esse serviço é conhecido pelo «T. A. T.» ou Transporte Aereo Transcontinental.

O comboio que segue de Nova York para Columbus leva restaurante e o lunch é servido no avião quando vóa de S. Luiz para Kansas City; sendo as refeições nas outras partes da viagem, feitas de igual modo.

III

AS GRANDES VELOCIDADES

Os caminhos de ferro ingleses são conhecidos pela organização de comboios de grande curso e de grande velocidade.

No passado mês de Julho, houve alguns «records» de velocidade nas suas linhas. A companhia do *Great Western* bateu os records estabelecidos, com o expresso de Cheltenham Spa a Londres e sem paragens intermediarias á velocidade de 66 1/4 milhas por hora ou seja 106 quilometros á hora. Com o horario de verão em vigor, as companhias de caminho de ferro em Inglaterra tem estabelecido expressos rapidissimos.

Mas o record da *distancia sem paragem* está presentemente na posse da companhia London, Midland and Scottish Railway — a linha que liga Londres á Escocia. Esta companhia no dia 19 de Julho organisou um comboio especial de Londres a Glenboig perto de Glasgow que cobriu a distancia de 633 kilometros em 7 horas e 58 minutos ou seja á velocidade media horaria de 79 $\frac{1}{4}$ kilometros! Foi a maior distancia sem paragem até hoje feita da Escocia a Londres.

O interessante deste comboio era a sua composição de 10 carruagens salões camas para 120 passageiros, pois a viagem de Londres á Escocia foi feita de noite. No regresso a Londres o expresso compunha-se de 4 vagões-restaurantes, 2 vagões cozinhas, 2 carruagens com cinema, 1 carruagem salão e 1 carruagem de observação que vinha á cauda do comboio para se gosar o panorama. Houve sessões cinematograficas na viagem de regresso.

Este comboio foi organizado pela companhia para o transporte dos convidados á inauguração de uma grande fabrica perto de Glasgow.



No Entroncamento, vão ser construidas novas oficinas

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido á aprovação do Governo o projecto dos edificios das novas oficinas de reparação de vagões a construir na estação do Entroncamento, o sr. ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Obras Publicas aprovou o projecto dos edificios das novas oficinas de reparação de vagões a construir na estação do Entroncamento, e determinou que seja declarada de utilidade publica e urgente a expropriação das seguintes parcelas de terreno, necessarias para a referida construção, situadas entre os pontos kilometricos 105,320 e 105,554 da linha ferrea do norte, freguesia do Entroncamento, concelho da Barquinha e distrito de Santarem, pertencentes:

Parcela n.º 1 a Francisco Maia, com a superficie de 3 metros quadrados, confrontando pelo norte com o caminho de ferro, pelo sul com o proprietario, pelo leste com Joaquim Fazendeiro e pelo oeste com o proprietario e com o caminho de ferro; parcela n.º 2 a Joaquim Fazendeiro, com a superficie de 1.169 metros quadrados, confrontando pelo norte com o proprietario, caminho de ferro e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, sul com o proprietario e leste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca e oeste com Francisco Maia; parcela n.º 3 a Joaquim Fazendeiro, com a superficie de 574 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, sul com

o proprietario, leste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca e oeste com o caminho de ferro; parcela n.º 4 a Maria Carolina de Oliveira Fonseca, com a superficie de 761 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João dos Santos Rijo, sul com a proprietaria e Joaquim Fazendeiro, leste com João dos Santos Rijo e oeste com Joaquim Fazendeiro e o caminho de ferro; parcela n.º 5 a Maria Carolina de Oliveira Fonseca, confrontando do norte com a proprietaria e João dos Santos Rijo, sul com a proprietaria e Joaquim Fazendeiro, leste com João dos Santos Rijo e oeste com Joaquim Fazendeiro; parcela n.º 6 a João dos Santos Rijo, com a superficie de 1.149 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João Lopes Junior, sul com o proprietario e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, leste com João Lopes Junior e oeste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca e caminho de ferro; parcela n.º 7 a João dos Santos Rijo, com a superficie de 2,254 metros quadrados, confrontando do norte com o proprietario e José Lopes Junior, sul com o proprietario e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, leste com José Lopes Junior e oeste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca; parcela n.º 8 a José Lopes Junior, com a superficie de 2.467 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João Albino, sul com o proprietario e João dos Santos Rijo, leste com João Albino e oeste com João dos Santos Rijo e caminho de ferro; parcela n.º 9 a José Lopes Junior, com a superficie de 5.062 metros quadrados, confrontando do norte com o proprietario e João Albino, sul com o proprietario e João dos Santos Rijo, leste com João Albino e oeste com João dos Santos Rijo, e parcela n.º 10 a João Albino, com a superficie de 7.251 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro, sul com a estrada para a Golegã e João Lopes Junior, leste com o caminho de ferro e estrada para a Golegã e oeste com João Lopes Junior e caminho de ferro.



OS CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA

De volta da inauguração do Caminho de Ferro de Benguela chegaram á Lisboa a bordo do vapor *Angola*, o sr. dr. Francisco Machado, vice-governador do Banco Nacional Ultramarino, dr. Borges de Souza, presidente do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, Comandante José Monteiro, Comissario especial do Governo junto da mesma Companhia; Coronel de Eng.º Carlos Roma Machado de Faria e Maio, nosso illustre colaborador, Engenheiro Raul Couvreur, dr. Madeira Pinto, e dr. Norberto Lopes, redactor do *Diario de Lisboa*, além de outros representantes de varios organismos portugueses que foram á inauguração da nova e importante linha ferrea.

**A construção do novo
edifício escolar para a
sede do Grupo Instru-
tivo Ferro-viário de
Campolide**

A Direcção do Grupo Instructivo Ferroviario de Campolide, recebemos o seguinte comunicado, que gostosamente publicamos:

Nos ultimos dias, avis-
tou-se com o Sr. Jorge
Malheiros, engenheiro-
-chefe da Divisão do Ma-

terial e Tracção, uma comissão composta de dirigentes do Grupo Instructivo Ferroviario de Campolide, sendo portadora d'um relatório, onde esta Direcção relata minuciosamente o auxilio que carece da Ex.^{ma} Companhia.

A referida Comissão encontra-se bastante reconhecida, pela forma agradavel como foi recebida por S. Ex.^a e pela grande força de vontade que manifestou, em se construir, no mais curto espaço de tempo, o edificio proprio para o funcionamento das aulas que precisamos criar.

A forma como o ilustre engenheiro apresentou a sua opinião sobre a construcção do novo edificio escolar, alimentou, sem duvida, das maiores esperanças, em ver, no mais curto espaço de tempo, tornado realidade os nossos desejos.

Em primeiro lugar, declarou-nos que reconhecia o grande esforço e sacrificio que os associados deste Grupo têm feito, em terem já conseguido uma importancia superior a 30.000\$00 Escudos, destinada à construcção, reconhecendo tambem a vontade de se instruirem.

Diz-nos S. Ex.^a que é muito altruista o fim que pretendemos dar a esta simpatica colectividade, mas que profundando bem o assunto, reconhece que é à Companhia que pertence construir um edificio bem apropriado para o fim em vista, e, mais nos disse, que não deveria passar um ano, sem ser construido, não só o edificio que desejamos, como outros, em diversos pontos da rêde com o mesmo fim. Pelas declarações de S. Ex.^a ficámos plenamente convencidos do alto interesse que tem na instrucção do seu pessoal e na construcção do novo edificio escolar, assim como de outros em diferentes Depositos.

Sentimos igual reconhecimento pelos oferecimentos que nos fez de todos os utensilios úteis para a instrucção profissional, que fossem necessários para a nossa escola. Este oferecimento, feito pelo mesmo senhor, deixou-nos imensamente gratos. Mas

como não os podémos aceitar, por enquanto, devido a actual casa, não oferecer comodidades para mais do que o pouco material dedático que possuímos; mas estamos certos e confiantes que S. Ex.^a com a sua boa vontade fará para que em muito breve alcancemos o nosso desejado edificio que nos proporcionará comodidades precisas para aceitarmos os seus oferecimentos.

O relatório de que foi portadora a referida Comissão ficou em poder do Ex.^{mo} Sr. Jorge Malheiros, afim de ser estudado detalhadamente. Encerra nele, como atrás deixámos dito, o que pretendemos fazer desta escola, e, respectivamente das aulas que possivelmente se venham a criar; a forma como devemos admitir nesta escola como alunos, os filhos dos sócios e não sócios, que sejam ferroviarios de Tracção; e o auxilio que pedimos à Ex.^{ma} Companhia.

A Comissão não chegou a avistar-se com o Ex.^{mo} Sr. Director Geral, em virtude de se ter prolongado a entrevista com o Ex.^{mo} Sr. engenheiro Jorge Malheiros, mas tenciona por estes dias avistar-se com S. Ex.^a, afim de colher uma solução sobre o assunto, e pedir auxilio para a instrucção dos Ferroviarios.

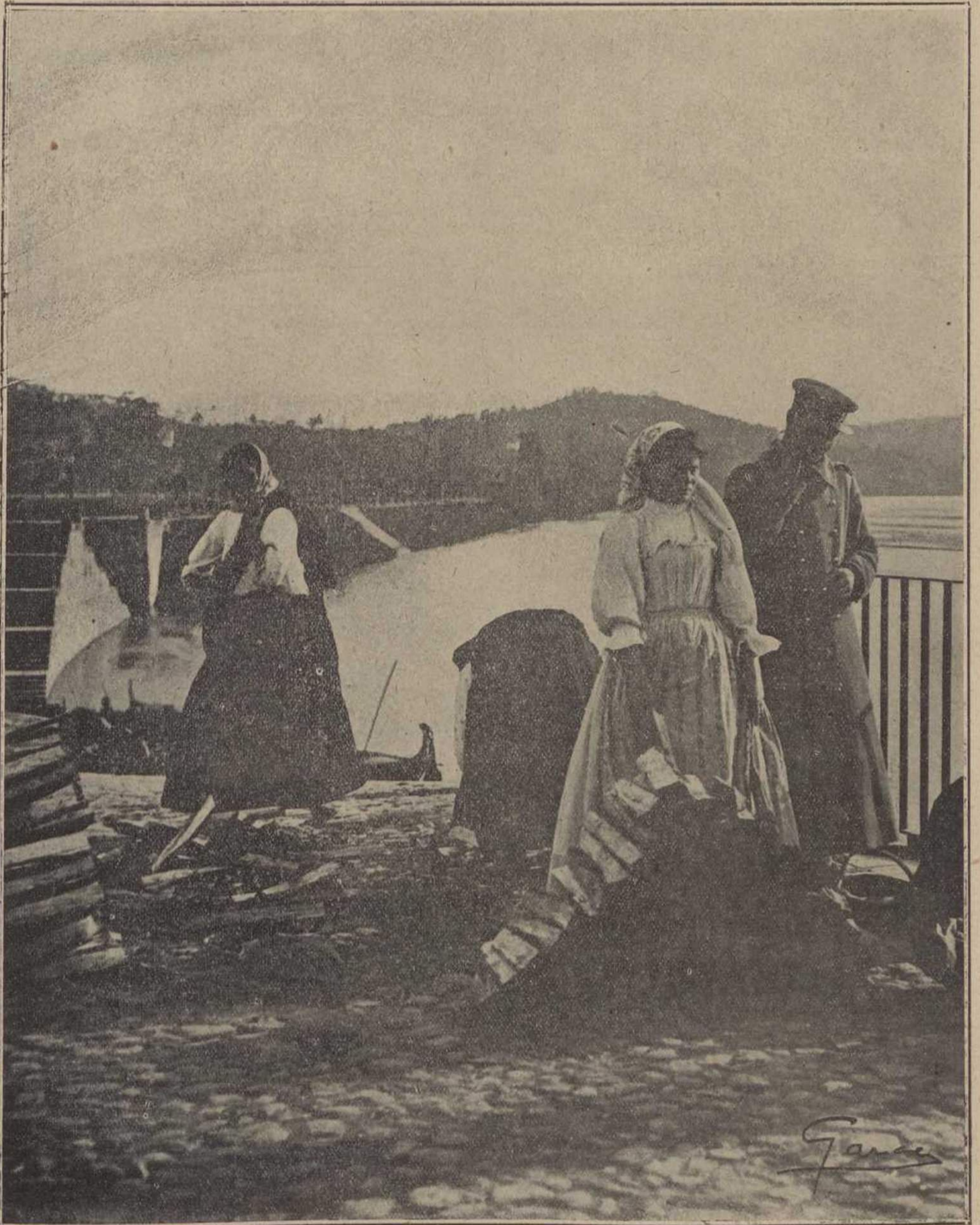
Nunca esquecerémos os beneficios que nos têm prestado, desde a fundação desta escola, entre muitos, a renda da casa, a luz eléctrica, diversos utensilios instructivos, etc.

Com a boa vontade dos Ex.^{mos} Srs. Director Geral e engenheiro-chefe da divisão do Material e Tracção, contamos, para que, perante a Companhia de que são dignos dirigentes, apresentem o seu elevado interesse, para que seja dispensado mais este auxilio em beneficio da instrucção dos Ferroviarios, que vem a reflectir-se no bem da Empresa que sinceramente servimos.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Completamente actualizado, está no prelo a 6.^a edição desta util e importante publicação, unica no seu genero, contendo todos os itinerarios de excursões no país, Espanha e França.

Esta nova edição, é possuidora de todas as informações indispensaveis aos viajantes, e constitue um belo guia, pois indica com precisão, os mais belos monumentos e os logares históricos dignos de visita. Desde já se recebem pedidos na administração desta Revista: R. da Horta Sêca, 7. Tel. T. 27.



NAS MARGENS DO MONDEGO