

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luis, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

Portugal—Hespanha, por SABEL — Os resultados da Exploração das grandes Companhias Francesas em 1928, por J. FERNANDO DE SOUZA — Cronica do Estrangeiro, por VISALBA — A feira de amostras da industria nacional no Estoril — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — O que foi o V Congresso da Imprensa em Barcelona organizado pela Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional, por CARLOS D'ORNELLAS — A redução dos sons e rumores, por CALADO RODRIGUES — Um plano de linhas entre o Douro e o Tejo — Víde anuncios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, na pág. 344

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 SAMPAIO (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

PORTUGAL—HESPAÑA

Extramente agradável á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* registar a visita que o sr. Presidente da Republica fez a S. Magestade o Rei Affonso XIII e as demonstrações de sympatia de que, no paiz vizinho a nação foi alvo na pessoa do chefe do estado portuguez.

Esta visita marca, sem duvida, o inicio duma epoca nova de amigavel entendimento entre as duas nações que vivendo paredes meias, e tendo tantos interesses comuns, indispensavel é que mantenham entre si as relações cordeais que facilitem o seu progresso e garantam o logar a que cada uma delas tem direito pelo seu passado e pelo seu presente.

Fazendo o registo desta visita memoravel e prestando a homenagem da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a Sua Magestade o Rei de Hespanha e ao sr. Presidente da Republica, inspira-nos não sómente o patriotismo e a admiração pela nobre nação irmã e pelo seu monarca, mas ainda o reconhecimento pelas amabilidades de que, recentemente fomos cumulados no paiz vizinho quando ali fômos representar a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no V Congresso Internacional de Imprensa Tecnica e Profissional que tem como presidente honorario o ilustre Marquez de Estella, General Primo de Rivera.

SABEL

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581



OS RESULTADOS DA
EXPLORAÇÃO DAS
GRANDES COMPA-
NHIAS FRANCESAS

EM 1928

Por J. FERNANDO DE SOUZA



cipais ministrados por essa estatística, tomando-os em globo e sem destrinçar os numeros que dizem respeito a cada uma.

As cinco companhias exploram 30.721 km. a que se acrescentarão 1.787 em construção. Com as que estão concedidas e não construídas a soma da extensão das linhas elevar-se-á a 33.399 km:

Quanto custaram essas linhas?

As despesas da construção somaram 23.326,4 milhões de francos incorporados no domínio do Estado e do material circulante, mobília e utensílios 10.163,3. Ha que juntar a essas cifras 1.767,3 milhões representados por apropriações.

O total do capital dispendido por quilometro, incluindo estes, é pois 1.147.650 francos.

Esse capital proveiu das seguintes fontes, em milhões de francos

Ações	1.311,2
Obrigações e outras operações de credito	36.233,1
Subvenções	442,3
	37.986,6

o que representa 1.137.357 fr. por km.

Como se vê as relações entre as ações e as obrigações é de 1.27,2.

Num projecto recente de revisão do D. 13.829 propõe-se que o capital ações fosse pelo menos metade do valor do material circulante. Se esta regra se aplicasse ás grandes companhias francesas o seu capital-ações teria de ser 5.081 milhões de francos em vez dos 1.311, que realmente possuem; quasi cinco vezes maior, portanto, do que correspondesse ao preceito que entre nós se pretende estatuir.

Inventou-se porém cá a peregrina distinção entre as instalações fixas que revertem para o domínio do Estado e que devem ser feitas mediante emissão de obrigações e o material móvel que é o do domínio

A *Revue Générale de Chemins de Fer* publicou há pouco a estatística dos resultados da exploração das cinco grandes companhias ferroviárias francesas no exercício de 1928.

Pena é que os numerosos quadros apresentados não abranjam os Caminhos de Ferro do Estado.

Convém reproduzir e analisar os numeros principais ministrados por essa estatística, tomando-os em globo e sem destrinçar os numeros que dizem respeito a cada uma.

As cinco companhias exploram 30.721 km. a que se acrescentarão 1.787 em construção. Com as que estão concedidas e não construídas a soma da extensão das linhas elevar-se-á a 33.399 km:

Quanto custaram essas linhas?

As despesas da construção somaram 23.326,4 milhões de francos incorporados no domínio do Estado e do material circulante, mobília e utensílios 10.163,3. Ha que juntar a essas cifras 1.767,3 milhões representados por apropriações.

O total do capital dispendido por quilometro, incluindo estes, é pois 1.147.650 francos.

Esse capital proveiu das seguintes fontes, em milhões de francos

Ações	1.311,2
Obrigações e outras operações de credito	36.233,1
Subvenções	442,3
	37.986,6

o que representa 1.137.357 fr. por km.

Como se vê as relações entre as ações e as obrigações é de 1.27,2.

Num projecto recente de revisão do D. 13.829 propõe-se que o capital ações fosse pelo menos metade do valor do material circulante. Se esta regra se aplicasse ás grandes companhias francesas o seu capital-ações teria de ser 5.081 milhões de francos em vez dos 1.311, que realmente possuem; quasi cinco vezes maior, portanto, do que correspondesse ao preceito que entre nós se pretende estatuir.

Inventou-se porém cá a peregrina distinção entre as instalações fixas que revertem para o domínio do Estado e que devem ser feitas mediante emissão de obrigações e o material móvel que é o do domínio

da Companhia e que se pretende seja adquirido pela emissão de acções; ás primeiras garante-se a anuidade por prazo de 40 anos, ás segundas, o juro até o fim da concessão.

Não é agora o momento de criticar esse sistema, inovação que em parte alguma se adoptou. Vamos pois ver os resultados da exploração da rede das cinco companhias.

A receita da exploração líquida de impostos foi, em milhões de francos:

Grande velocidade	3.914,6
Pequena	7.618,7
Fora do tráfego e diversas	210,1
	11.743,4
Despesas de exploração	8.518,2
Receita líq.	3.225,2
Coeficiente de exploração	0,7253
Por quilometro	
de via	
em francos	
Receita	382.256
Despesa	277.275
Receita líquida	104.983
Por quilometro	
de	
trem	
Receita	35,76
Despesa	25,04
Receita líquida	9,82

O numero de passageiros, foi, em milhares, de 489.520, com as seguintes proporções das 3 classes:

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Numero	14	72	914
Receita	1.000	155	226
			619
Tarifa média — centimos			11,86
Percorso médio — quilómetros			41,2

Os transportes de mercadorias (em milhares de toneladas) atingiram 206.830, com a tarifa média 20,63 centimos e o percurso médio de 156,3 km.

Vejâmos agora os proveitos directos, em milhões de francos, que o Estado auferiu em 1926, dos caminhos de ferro das cinco companhias:

Imposto de transito	624,8
sobre títulos	461,7
diversos	64,6
	2.151,1
Economias	
Correios	448,6
Militares	128,5
transportes	
Diversos	21,1
	2.749,3
ou por quilómetros — francos	89.495

Assim pois o Estado que concorreu apenas com o capital de 442 milhões de subvenções, recebeu

em 1928 2.749 milhões, enquanto as companhias tiveram 3.225 milhões de receita líquida captivos dos encargos financeiros.

Resta ver a aplicação dessa receita, em milhões:

Encargos do capital	2.104,1
Insuficiencias de serviços auxiliares.	19,0
Dividendos reservados	87,9
Premio de exploração	65,6
empresas	87,7
pessoal	

O saldo disponível foi de 856,9 milhões que revertem para o fundo comum.

A única companhia que teve *déficit* financeiro foi o *Midi*, o que representou 15,6 milhões depois de pagar o *coupon* das obrigações e o dividendo reservado às ações.

Vê-se pois que é o exagero dos impostos que mantém as tarifas altas em França e que se o Estado diminuisse as suas exigências, as companhias poderiam reduzir os preços de transporte sem comprometer a sua situação nem diminuir a solidez do seu crédito.

CRONICA
DO
ESTRAN-
GEIRO
POR
VISALBA

não deixa de todos os anos aperfeiçoar as suas instalações, de modo a poder fazer face ao tráfego marítimo que procura o seu porto.

A construção destas novas obras custou 2,550,000 Libras e por esta quantia podemos ajuizar da importância dos trabalhos concluidos. Esta construção comprehendeu uma nova entrada de doca, capaz de poder dar passagem ao maior barco ou navio a navegar presentemente, uma nova doca seca, a mudança das linhas de caminhos de ferro para o lado sul da doca principal e extensão de acostagem em 262 metros.

No dia da inauguração as autoridades do porto e os seus convidados, embarcaram no s/s «Et Katharine», que estava ancorado perto da celebre Torre de Londres, descendo em seguida o rio Tamisa até perto de Tilbury. Aqui houve transbordo para o vapor «Oronsay» que acabava de chegar da Austrália e deslocando 20.000 toneladas.

Depois do lunch que a Companhia proprietária do barco ofereceu aos convidados, um dos pilotos mais familiarizados com a manobra de barcos de grande tonelagem no Tamisa, trouxe este transatlântico para a entrada da nova doca, vistosamente embandeirado por motivo da inauguração. Esta doca está alinhada na direcção dos ventos reinantes

AS DOCAS DE TILBURY NO PORTO DE LONDRES

EM 26 de Setembro passado foram inauguradas novas obras das docas de Tilbury no porto de Londres, com a presença das entidades oficiais da Administração do Porto de Londres.

A capital inglesa que com razão se ufana de possuir o maior e o melhor porto do mundo,

não deixa de todos os anos aperfeiçoar as suas instalações, de modo a poder fazer face ao tráfego marítimo que procura o seu porto.

A construção destas novas obras custou 2,550,000 Libras e por esta quantia podemos ajuizar da importância dos trabalhos concluidos. Esta construção comprehendeu uma nova entrada de doca, capaz de poder dar passagem ao maior barco ou navio a navegar presentemente, uma nova doca seca, a mudança das linhas de caminhos de ferro para o lado sul da doca principal e extensão de acostagem em 262 metros.

No dia da inauguração as autoridades do porto e os seus convidados, embarcaram no s/s «Et Katharine», que estava ancorado perto da celebre Torre de Londres, descendo em seguida o rio Tamisa até perto de Tilbury. Aqui houve transbordo para o vapor «Oronsay» que acabava de chegar da Austrália e deslocando 20.000 toneladas.

Depois do lunch que a Companhia proprietária do barco ofereceu aos convidados, um dos pilotos mais familiarizados com a manobra de barcos de grande tonelagem no Tamisa, trouxe este transatlântico para a entrada da nova doca, vistosamente embandeirado por motivo da inauguração. Esta doca está alinhada na direcção dos ventos reinantes

mais fortes e mede 305 metros por 33 metros com uma profundidade de 45 pés em praia-mar (13,77); o que permite a entrada do maior barco em existência.

A boca da entrada na doca é atravessada por uma ponte mixta para o serviço de caminhos de ferro e da via ordinaria, que foi aberta no dia da inauguração para dar passagem ao ORONSAY, de bordo d'este barco, por intermedio de um pequeno aparelho de controlo operado por electricidade. O espectáculo da entrada deste grande barco, avançando lentamente a caminho da doca, foi surpreendente, segundo informam de Londres, sobretudo quando cortou a fita estendida através da doca como signal de abertura.

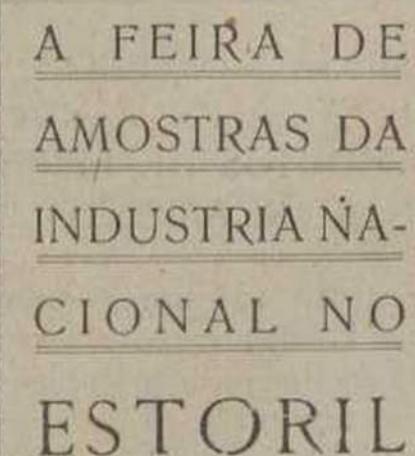
Quanto ás outras obras feitas em Tilbury, ha a doca seca com as seguintes dimensões: 750 pés por 110; 37 1/2 pés de agua em praia-mar. Esta doca foi construída de modo a poder ser usada, mesmo que fôr no futuro preciso torna-la maior ou mais comprida para 1000 pés totais. A linha de caminho de ferro foi levada para o lado sul da doca principal.

Estes melhoramentos são da auctoría do Engenheiro-consultor da "Administração do porto de Londres" e executados sob a sua propria direcção, auxiliado por mais 2 engenheiros do porto. Os trabalhos foram por empreitada entregue á firma londrina de Sir Robert Healpine & Sons, Ltd.

TEC

AVISO IMPORTANTE

A Redacção e Administração desta Revista assim como da «Revista Insular e de Turismo» previne que o sr. Armando d'Oliveira não está empregado nos seus escritórios e por esse motivo não toma a responsabilidade de qualquer acto praticado por esse senhor.



A FEIRA DE AMOSTRAS DA INDUSTRIA NÁ- CIONAL NO ESTORIL

nosso comercio o que não corresponde ao importante e infatigavel trabalho que teve a comissão organizadora que, instalada na Associação Industrial de Lisboa, empregou todo o seu esforço para que fossem coroados de bom exito todos os seus trabalhos.

A' tarde foi servido no *Tamariz* o «Porto de Honra» que foi abrillantado por um sexteto.

Ao final o Presidente da Associação Industrial Portuguesa sr. José Maria Alvares que se fazia rodear do ex-ministro do Comercio sr. coronel Francisco Cesar de Carvalho Teixeira, presidente da comissão organizadora da Feira de Amostras, e dos srs. dr. Trancoso, Alvaro de Figueiredo d'Almeida, Mario Gamito, Alberto d'Andrade e outras pessoas de destaque no nosso meio comercial.

Depois de umas palavras de saudação o sr. José Maria Alvares leu o seguinte discurso:

Meus Senhores

Começarei por agradecer a V. Ex.^{as} a sua assistencia a este Porto de Honra, á Imprensa dedicado, á instituição onde V. Ex.^{as} exercem com tanto brilho a sua actividade e a cujos serviços põem com tanta dedicação a sua inteligencia.

Procurou esta oportunidade a Colectividáde a que tenho a honra de presidir, para se desobrigar como lhe cumpre do grato dever de assegurar uma vez mais o seu eterno reconhecimento pelo auxilio prestado, com o pod r sugestivo da sua propaganda, á iniciativa que tomou com a organisação da Feira de Amostras da Industria Nacional.

Os uteis e salutares efeitos destes certamens, infelizmente ainda incomprendidos por alguns industriais, é mister para bem de todos, que se façam sentir, e, nenhuma força superará a da Imprensa para que atinjam os seus altos objectivos tendo como expressão ultimá o equilibrio da nossa balança comercial.

Pesa como chumbo da nossa Economia a exportação do ouro destinado ao pagamento da mão de obra estrangeira, mão d'obra que não raro manufactura até matérias primas de produção nacional, reduzindo a nossa riqueza demotica nos braços mais fortes e viris, que buscam na emigração a defeza contra uma imobilidade a que não saberiam resignar-se.

A Industria, constituindo o mais poderoso de todos os meios de dar aos povos o colectivo bem estar, é susceptivel de assegurar com o seu desenvolvimento a feliz integração de todos os portugueses na propria terra, realisando o milagre do ressurgimento nacioanal em que tanto a miudo se fala, e cuja necessidade é sentida por todos, mesmo por aqueles que

PARA corresponder ao acolhimento que tem dado a Imprensa á Feira de Amostras da Industria Nacional, no Estoril, a Direcção da Associação Industrial Portuguesa, conviou os representantes da imprensa diaria, técnica e profissional a visitar o importante certamen.

Alguns jornalistas visitaram, durante o dia, os varios stands.

Notou-se a falta de concorrência pela parte do

a dentro da sua inércia comodista, não fazem para isso o menor esforço, corroídos até á medula por um derrotismo, que o lindo sol de Portugal e a excelencia do seu carinhoso clima, favorecem de forma tão indulgente.

A Feira de Amostras representa um esforço enorme da A. I. P. mas, a despeito de denunciar já notaveis progressos em muitos ramos da actividade industrial, como incontestavel honra para os respectivos concorrentes, está longe ainda — é forçoso confessá-lo — de mostrar a toda a luz os reais progressos e verdadeira situação da capacidade productiva da nossa Industria, por isso que, por circunstancias ponderosas inteiramente alheias á sua vontade, muitos industriais não puderam apresentar-se com os seus productos, que viriam acrescentar á já interessante exibição novas provas de vitalidade e competencia, novas demonstrações das inegaveis possibilidades que tem o Paiz de produzir e produzir bem.

Muitas das matérias primas, fontes d'energia, capacidades tecnicas perfeitas e mão d'obra da mais notavel habilidade, adaptação e competencia, tudo, absolutamente tudo possue e nada lhe falta, tanto em quantidade como em valor, para nivelar senão até para inverter os pratos da chamada balança comercial, poupando ao nosso patrimonio-ouro as profundas brechas que a importação lhe abre.

Como quer que seja, a Imprensa por V. Ex.^{as} tão dignamente representada pode desempenhar grande papel no propulsionar pela propaganda o desenvolvimento industrial na nossa terra, na segurança de que tudo quanto aquela faça em favor da vulgarisação e defeza desta, se harmonisa á maravilha com a sua alta missão, com a sua patriotica missão de levar o Paiz que é de nós todos, a melhores dias concorrendo para o seu engrandecimento e para a sua prosperidade.

Falando para a Imprensa, falo para todo o Paiz e apelando para ela apelo para a maior das forças da civilisação e do progresso dos povos. Della espera confiadamente a minha Associação o concurso nunca regateado ás bôas causas, certa de que bôa é a causa que defende.

Ensinar aos portugueses a preferir os productos portugueses, mostrar aos portugueses a sua propria produção, eis os dois pontos em torno dos quais deve gravitar a patriotica e utilitaria campanha a empreender, á qual o Estado decerto não deixará de se associar com o emprego dos meios, cujo manejo e dinamica, só ao seu alcance se encontram.

A Associação Industrial Portuguesa continuará com a mesma tenacidade que a tem animado constantemente, com a mesma inquebrantavel segurança de que assim cumpre patriotica e desinteressadamente o seu dever. Vai iniciar desde já a preparação dum Congresso, onde se procurem fixar as normas, que o momento mundial aconselha como condicionamento da vida das industrias e seguidamente lançar as bases para a realisação de uma grande Exposição Nacional, para a qual solicitará então o auxilio do Estado; certamen donde resulte a toda a evidencia o somatorio das nossas possibilidades productoras, demonstrando no verdadeiro e preciso inquerito industrial que daquele forçosamente resultará, a razão das esperanças e o infundado dos scepticisms com que é olhado, respectivamente pelo maior e menor numero, o mais forte, o mais fecundo, o mais promissor de todos os ramos da nossa actividade.

Antes de terminar, permitam V. Ex.^{as} que em nome da minha Associação e no meu proprio destaque lembre especialmente duas pessoas dentre os colaboradores da Feira de Amostras: Os Srs. Tenente Coronel Cesar Teixeira e Augusto Pina por serem de todos os unicos, que de fóra, chamámos para junto de nós.

O Sr. Tenente Coronel Teixeira com a sua vasta inteligencia, ordenado espirito de organisação e decidida vontade de trabalhar, presidindo á Comissão Administrativa prestou nela os mais altos serviços, que o impuzeram ao nosso mais vivo e perduravel reconhecimento; O consagrado artista que é o Sr. Augusto Pina, que infatigavel e dedicadamente pôs ao

serviço do nosso empreendimento o melhor do seu esforço, da sua arte e da sua muita actividade, é tambem credor da nossa mais sentida gratidão.

Aos restantes membros das Comissões Organisadora e Administrativa, nossos companheiros de sempre, não me referirei em especial a cada um deles, mas a todos para lhes assegurar a infinita estima e eterno reconhecimento da totalidade da Direcção, pois que a compensação que mais os sensibilizará decerto, pelos enormes e exaustivos trabalhos e sacrifícios dispendidos, será que da Feira de Amostras agora realizada, fique e perdure a consoladora impressão de que a tentativa foi efectivamente útil á Industria e ao Paiz.

Reiterando uma vez mais os protestos duma imperecível gratidão da Associação Industrial a toda a Imprensa aqui representada pelos seus mais altos valores, termo levantando a minha taça para brindar pelas eternas prosperidades dessa mesma Imprensa e da Industria em Portugal.

Seguidamente falou, em nome da imprensa o nosso colega Pedro Correia Marques, chefe de redacção de *A Voz* que saudou os membros da comissão organisadora da Feira de Amostras e disse sentir-se satisfeita a imprensa com a propaganda que está fazendo a Associação Industrial em prol da industria nacional o que muito honra o nosso paiz.

Falou a seguir o sr. coronel Cesar Teixeira que disse não merecer as elogiosas referencias feitas pelo sr. Presidente da Associação Industrial.

O ex-ministro do Comercio afirma ter sido com bastante prazer, orgulho e satisfação que colaborará na iniciativa da Associação Industrial, ajudando assim a chamar á realidade das multidões ignorantes o valor das nossas industrias, que, numa hora progressiva e marcante vem desenvolvendo o problema das importações.

Chamou a atenção da Imprensa para o ajudar a dizer ao Povo que deve preferir sempre os productos nacionaes aos estrangeiros, fazendo assim prosperar a industria nacional.

O ilustre militar depois de uma saudação á Imprensa portuguesa foi muito cumprimentado e saudado pelos jornalistas, a quem depois acompanhou a visitar os «stands» da Feira de Amostras que aos jornalistas brindou com objectos da sua especialidade.

A festa terminou cerca das 17 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

CONCURSO PARA A ADMISSÃO DE PROFESSORES DESTINADOS Á ESCOLA PRIMÁRIA DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, NO ENTRONCAMENTO

Carecendo esta Companhia de admitir professores destinados a ministrar instrução primária na Escola que possui no Entroncamento, faz-se público que está aberto concurso documental até o dia 15 de Novembro próximo futuro.

Qualquer candidato para ser admitido ao concurso terá de provar, por documentos autênticos ou autenticados, que satisfaz os seguintes requisitos :

- 1.º — Ser português;
- 2.º — Não ter idade inferior a 25 anos nem superior a 35;
- 3.º — Estar de posse de todos os direitos civis;
- 4.º — Ter bom comportamento moral e civil;
- 5.º — Não sofrer de doença contagiosa;
- 6.º — Possuir as habilitações exigidas para o exercício do magistério primário oficial e prática qualificada desse exercício.

O contrato será por dois anos, podendo ser sucessivamente renovado por igual período, se convier às duas partes.

Os candidatos que forem escolhidos terão vencimentos iguais ao que percebem os professores das escolas primárias elementares oficiais, bem como habitação conveniente fornecida por esta Companhia no próprio edifício da Escola. Além disso, ser-lhes há facultada a inscrição na Caixa de Pensões de Reforma da Companhia, a partir da data da primeira renovação do contrato, nas condições estabelecidas pelo Regulamento de 1 de Janeiro de 1927.

Os candidatos deverão apresentar todos os seus documentos devidamente autenticados, na Secretaria desta Direcção Geral, na estação de Santa Apolónia, em Lisboa, até às 17 horas do último dia do prazo.

Lisboa, 23 de Outubro de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Ferreira de Mesquita

NUMEROS ESGOTADOS

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.

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



A presidencia á inauguração do V Congresso I. da Imprensa Técnica em Barcelona rodeada dos representantes das nações concorrentes ao Congresso

O QUE FOI O V CONGRESSO DA IMPRENSA
EM BARCELONA ORGANISADO PELA «FEDE-
RAÇÃO INTERNACIONAL DA IMPRENSA
::: :: TECNICA E PROFISSIONAL» :: ::

Por CARLOS D'ORNELLAS

NAO podia deixar a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de al-
guma coisa dizer sobre o que foi o V Congresso Interna-
cional da Imprensa Técnica e Profissional que teve lugar em
Barcelona no dia 15 de Setembro, terminando em Sevilha a
24 do mesmo mez.

Na impossibilidade de dar uma resenha completa do que
se passou em todas as sessões, devido á falta de espaço, da-
mos umas leves notas do bem organizado Congresso que só
honra a sua Comissão organizadora á qual rendemos as
maiores homenagens.

Depois da receção de chegada aos Congressistas em Bar-
celona em numero de 250, incluindo pessoas de familia que os
acompanhavam, e da distribuição da documentação oficial rela-
tiva ao Congresso feita no *Bureau* do Comité organizador,
instalado no Hotel n.º 1 da Exposição, que teve lugar na noite
de 15, seguiu-se, no dia imediato, a inauguração oficial do V
Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional
que teve lugar no Palacio da Agricultura, no recinto da Expo-

são, com grande solenidade e a que assistiram representan-
tes do governo hespanhol e auctoridades civis e militares de
Barcelona.

A' sessão inaugural presidio o sr. D. Emilio Palacios, Se-
cretario Geral do Ministerio dos Estrangeiros secretariado
pelos capitão-general, Governador Civil, alcaide e presidente
da Deputação.

Em nome do Governo, que o sr. D. Palacios afirma inter-
ressar-se e seguir os assumptos respeitantes ao Congresso, o
presidente sauda S. Magestade o Rei Afonso XIII, General
Primo de Rivera, Governo e os srs. Congressistas desejan-
do-lhes que a sua estadia na segunda cidade hespanhola, seja
passada com todo o conforto e comodidade e que d'ali saiam
com todas as honras de que são merecedores e roga para que
quando regressem aos seus paizes desmintam a serie de bo-
atos e fantasias idiotas que sobre a Hespanha fazem circular as
pessoas de má fé e anti-patriotás.

O presidente da Associação Hespanhola que é tambem o

presidente do V Congresso sr. D. Teodoro Colomina, usando da palavra, saudou El-Rei, o Governo, auctoridades presentes e todos os congressistas, fazendo votos para que dos debates do Congresso resultem novas orientações para a Imprensa tecnica e profissional.

Em virtude de outras inaugurações a que tinham que assistir as auctoridades estas retiraram-se e seguidamente usaram da palavra os delegados estrangeiros Mr. Mounier, presidente fundador da Federação Internacional; Mr. Greiffenhagen representando a Alemanha; Mr. Giovannoli pela secção Helvetica; Mr. Palma de Castiglioni, da oficina de trabalho da Sociedade das Nações; Mr. Pierre Vasseur, da Camara Internacional do Comercio os quais teceram fartos elogios para a cidade de Barcelona.

O sr. D. Palacios declara aberto o V Congresso e depois de ceder a presidencia ao infatigavel presidente da Associação da Imprensa Técnica, D. Teodoro Colomina, espirito trabalhador, celebrou-se sem interrupção a sessão plenaria do Congresso em que foi aprovada a acta do Congresso anterior celebrado em Genebra e a memoria anual da Federação que foi lida por Mr. Thuau, secretario geral de honra, assim como os informes dos presidentes das secções dos diferentes paizes. Foram tambem nomeados os delegados oficiaes de cada nação para as quatro comissões internacionaes, que de futuro deveriam funcionar separadamente.

Foi depois aprovado por proposta dos representantes da Alemanha, França, Suissa, Italia, Hungria, Polonia e Austria que o proximo Congresso Postal Universal realize em 1930 na cidade de Bruxellas

e que seja seu presidente o sr. Paul Duchaine. Por aclamação foi nomeado presidente de honra da Federação Internacional o General Primo de Rivera.

Terminada a sessão foi oferecido aos congressistas pela Camara no *La Pergola* um almoço a que assistiram todas as autoridades. Seguidamente os congressistas foram visitar os stands da Exposição para o qual lhes foi oferecido um *livre transito*.

Na sessão seguinte realizada nas salas da Camara do Comercio e Navegação os congressistas foram divididos em quatro grupos assim organizados:

1.º — Organização, propaganda e estatistica.

2.º — Problemas postaes e trabalhos das secções.

3.º — Problemas economicos, politica e prob'emas juridicos.

4.º — Publicidade.

Foram apresentadas varias teses, sendo discutidas as de maior oportunidade como por exemplo as franquias postaes para as Revistas entre os varios paizes.

Na outra sessão realizada na Universidade foram á aprovação as

seguintes conclusões:

1.º — Crear secretarios correspondentes em cada secção nacional.

2.º —

Que os Congres-
sos sejam
realizados
de dois em
dois anos.

3.º —

Creação de
um escrito-
rio de infor-
mações em
todos os
paizes com
o fim de in-
tensificar a
propagan-
da.

4.º —

Concorrer
e votar no
Congresso
Postal Uni-
versal re-
presentan-
do a Im-



M. TEODORO COLOMINA
Presidente da Federação I. da I. T. e P. em 1929



Mr. HIPPOLYTE MOUNIER
Fundador da F. I. da I. T. e P.



M. URBAIN J. THUAN
Sec. Gerat da F. I. da I. T. e P.

prensa Técnica e Profissional. 5.º — Que o regimen postal seja reduzido a 50 % sobre a tarifa dos preços ordinarios em todos os territorios para a Imprensa Técnica e Profissional.

6.º — Que a secção respectiva estude uns Estatutos Postaes para todos os paizes.

7.º — Catalogamento de todas as revistas Técnicas e Profissionaes de todos os paizes.

Algumas conclusões foram aprovadas ficando outras para serem discutidas.

A ultima reunião foi em Madrid á qual presidio o Chefe do Governo General Primo de Rivera, presidente honorario do Congresso, que tinha á sua esquerda o presidente da Federação Internacional da Imprensa Técnica, Mr. Mounier; o Delegado Alemão, M. Greiffenhagen; o italiano, M. Colica; o secretario geral, M. Thian; e á sua direita o presidente efectivo do V Congresso D. Teodoro Colomina; o delegado Polaco, M. Paulouski; o Austriaco, M. Fisher e o delegado Hungaro, M. R. ddraney assim como o delegado do Ministerio do Comercio da França e outros.

Depois de o General Primo de Rivera declarar aberta a sessão concedeu a palavra ao presidente efectivo, sr. Colonina, que expressou a unanime satisfação por presidir ao acto a grande figura e autoridade oficial do Marquês de Estella e por vêr reunidos tambem os delegados dos

distintos paizes da Europa e da America. Expos o que ocorreu de importante em todas as sessões da Imprensa Técnica e Profissional, sendo entusiasticamente aplaudido. O sr. Thian expoz tambem o que foram os trabalhos realizados pelas quatro secções, sendo aprovadas as propostas

Realisar o proximo Congresso em Bruxelas; estabelecer em todos os paizes um escriptorio de informações ao serviço da Imprensa Técnica; crear secretariados em cada secção nacional; obter vantagens de ordem postal com redução das tarifas ordinarias para as Revistas; realizar o catalogamento de todas as Revistas e declarar oficial a lingua hespanhola para a Confederação o que foi aceite com fortes aplausos.

Falou seguidamente M. Mounier que saudou El-Rei D. Affonso XIII, tendo tambem frases de elogio e gratidão para o Marquez de Estella, General Primo de Rivera. Historiou mais ou menos as vidas de todos os Congressos da Imprensa Técnica que desde ha quatro anos se tem celebrado com grande importancia e diz sentir-se satisfeito com a realização do V Congresso na Hespanha, o que acontece tambem com todos os congressistas.

O Delegado Alemão, M. Greiffenhagen que representa o ministro de Economia do Reich, pronuncia o seu discurso em hespanhol e tem os maiores elogios para a Hespanha. Falaram tambem os representantes da Polonia, Belgica, Austria e Hungria destacando-se o discurso do delegado

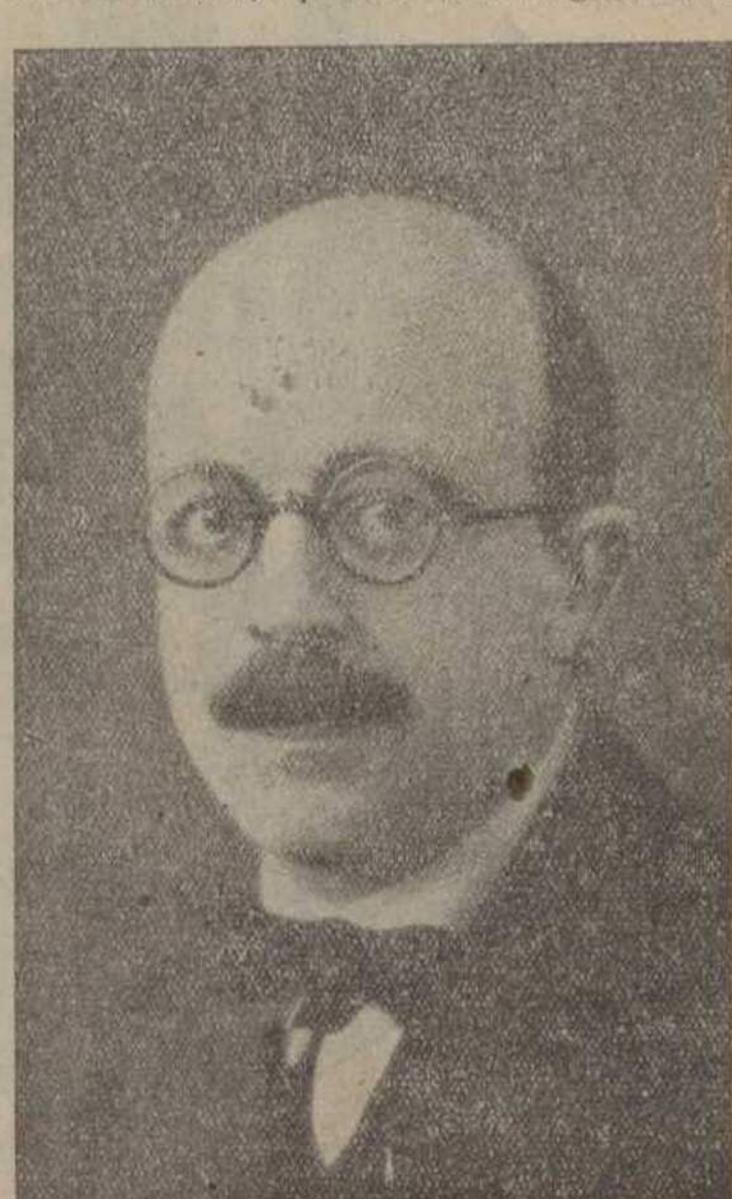
italiano, M. Colica, que afirma que a Hespanha e Italia ocupam lo ares preeminentes no mundo scientifico e o do distinto Engenheiro Civl Sr. Bessat, representante da Argentina, ha

pouco condecorado com a medalha Cruz Vermelha de Dedição portuguesa, que rende as maiores homenagens ao Rei, ao Governo e ao povo hespanhol e finalmente aos congressistas pedindo o trabalho de todas as Nações para o intercambio cultural para proveito e bem da Humanidade.



M. CARBONELL

Secretario Geral da Associação Hespanhola da I. T. e P. seguintes:



M. KARMINER

O Dele- Interprete Oficial de IV e V Congresso Ia. da I. T. e P.

gado do Instituto Internacional de Trabalho, de Genebra, sr. Palma Castiglione em nome do seu presidente, M. Albert Thomas, dirigiu saudações ao Marquês de Estella e congratula-se pelo espirito internacional que preside a todos os actos do Congresso.

Finalmente encerra a serie de discursos o sr. General Primo de Rivera que agradece as saudações dirigidas á Espanha e aos Reis pelos delegados de todas as Nações que oficialmente assistiam á ultima sessão do V Congresso.

Comentou a importancia de Imprensa Técnica e Profissional no seu desenvolvimento e os vinculos fraternaes que revela o actual congresso, cujo fruto será finalmente para beneficio da Humanidade, alude com eloquencia e emoção ás amarguras que as damas e cavalheiros reunidos n'este acto teem assistido á lucta que recentemente tem transtornado os povos mais nobres e cultos de terra e faz votos para que a inteligencia e solidariedade internacionais as evite aos filhos e descendentes desta geração. Este brilhante discurso do Marquez de Estella foi acolhido com aplausos que se prolongaram por alguns segundos.

Aceita a honra que lhe dispensam com a nomeação de presidente honorario da Confederação da Imprensa Técnica e Profissional, cujo distintivo coloca na sua lapela, dizendo que se obriga a seguir com todo o interesse o caminho que segue a organisação da Imprensa Técnica, importante entidade internacional e servir assim os seus legítimos interesses.

Corresponde á saudação de M. Al-

bert Thomas e declara, encer-
rado o Congresso convi-
dando os congres-
sistmas a um chá
oferecido
pelo Go-
verno
no

Mi-
nistre-
rio do
Estado para
ter o prazer e
satisfação de tro-
car impressões com os
congressistas. Assistiram ao
chá os senhores Barrachina, Massó

(D. Luis), Fabra Ribas, Ceballos, Teresi, Agell Com, Viada (D. Mariano) Gambino, sig. Jole Arfini, Delegado de Cuba D. Tomás Servando Gutierrez, que levou saudações de Suas Magestades, Ministro da Instrução Pública, Sr. Palacios, Secretario Geral dos Estrangeiros; Duque de Vistahermosa; sr. Laudecho, chefe do Protocolo, Conde de San Estevan de Cañongo, Conde de San Pola, Conde de Bailén, Srs. Ramires Montesinos, novo conselheiro da Embaixada de Espanha e Argentina; ministro do Uruguai sr. Fernández Medina e sr. Rapallo, ajudante do sr. General Primo de Rivera e outras personalidades que a falta de espaço nos impede de publicar.

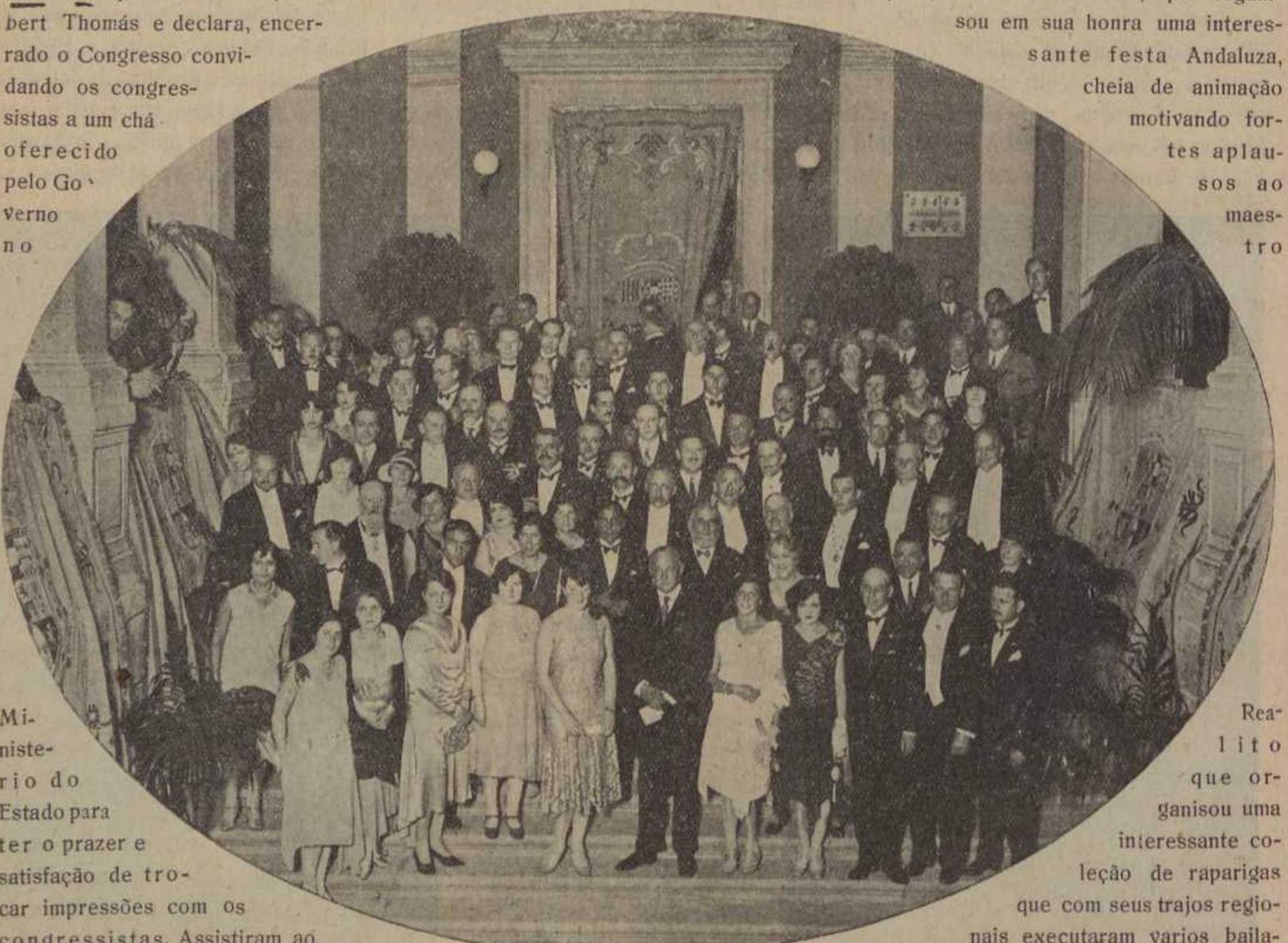
Durante o acto a banda do Regimento de Wad-Rás deu um concerto de selecta musica espanhola e á passagem do chefe do Governo executou a Marcha-Real.

O ilustre General Primo de Rivera obsequiou o auctor desta crónica com a sua fotografia com uma interessante dedicatória.

E assim terminou o V Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional.

Não quero deixar de mencionar os momentos deliciosos que nos proporcionou a Comissão Organisadora do Congresso, merecendo especial referencia, o almoço em « Tibidabo », os passeios a Montesserrate, Toledo e Sevilha onde os congressistas foram obsequiados com uma ceia fria pelo Comité da

Expoição Ibero-Americana, que organi-
sou em sua honra uma interes-
sante festa Andaluza,
cheia de animação
motivando for-
tes aplau-
sos ao
maes-
tro



Depois da cerimónia que o sr. General Primo de Rivera dedicou á Imprensa Técnica que teve logar no Ministerio do Estado

Em baixo ao centro o sr. Marquez de Estella rodeado dos representantes da Imprensa Técnica Estrangeira

Re-
lito
que or-
ganisou uma
interessante co-
leção de raparigas
que com seus trajes regio-
nais executaram varios baila-
dos e canticos caracteristicos.



PROBLEMAS DE
ENGENHARIA
A REDUÇÃO DOS
SONS E RUMORES

SEGUNDO A OPINIÃO
DE UM ENGENHEIRO
ITALIANO

Por CALADO RODRIGUES



eu já li que a nossa capital é a terra mais barulhenta do mundo. Aos ruidos estrepitosos dos camions, das carroças e galeras e toda a especie de veiculos, rodando pesadamente pelas ruas e fazendo estremecer os predios, juntam-se mil outros ruidos, entre os quais ha que destacar os ruidos provocados com o suposto fim de garantir melhor a segurança publica.

O assunto tem sido debatido nos ultimos tempos na Alemanha onde se chegou já a dar forma e diretriz definidas á sciencia do som esta dada em todos os ramos da tecnica dos fenomenos acusticos. Sobre esta materia publica-se em Berlim uma revista *«Die Schalltechnik»*.

Um engenheiro italiano S. Storre Peretti entende necessario estudar-se o assunto sob o ponto de vista das vibrações aptas a provocar ondas sonoras ou rumores, mas ainda sob o ponto de vista das consequencias da transmissão através a estrutura das construções e da sua capacidade de resistencia ás vibrações quando estas alem da carateristica acustica apresentam a carateristica dinamica.

De facto isto é necessario nos grandes centros em que, aos ruidos já apontados derivados da circulação dos veiculos mais ou menos pesados e das pessoas se ajuntam os ruidos dos motores das máquinas industriais pequenas e grandes, desde as rotativas dos grandes quotidianos ás maquinas de costura, ás maquinas de escrever utilizadas com demasiada energia e, numa certa medida... aos pianos e violinos dos principiantes.

O estudo das vibrações produtoras de sons e rumores, que se difundem sob a forma de ondas, identicamente ao que se verifica com os raios luminosos, permitiu classificar os sons, como as ondas luminosas, em relação á frequencia da respectiva vibração, em *infra-som* e *ultra-som*.

O engenheiro italiano a que me referi não se detem no estudo do *ultra-som* que correspondendo a um numero de vibrações que pode chegar a 200 ou 300 mil por segundo apenas interessa ás inves-

tições de alta sciencia pura ou experimental e não interessa ao ouvido.

O que para as suas considerações lhe interessa é o *infra-som* que estando abaixo da perceptibilidade auditiva entram porem, no campo da sensibilidade do organismo humano e o *infra-som* pertencente á gama mais proxima do som perceptivel ao ouvido e que ao ouvido se torna perceptivel em certas condições sob a forma, quasi exclusiva da vibração dinamica mais do que sonora: o *rumor-surdo*.

Depois de varias considerações o engenheiro Ettore afirma que a redução do rumor é um problema de mecanica que se resolve com um dispositivo que permita recolher e absorver as vibrações sem as transmitir. Parece-lhe o problema de não muito dificil solução nos casos mais comuns mas de grande dificuldade em muitos casos importantes especialmente quando se trate de vencer o efeito vibratorio de massas maiores ou menores em movimento rotativo ou alternativo.

Em todo o caso aponta-nos o processo adoptado pelo Metropolitano na America que, para evitar ou diminuir a transmissão ás construções vizinhas das vibrações dinamicas e acusticas revestiu algumas das suas galerias com duas camadas de amianto de um centimetro de espessura tendo interposta uma delgada lamina de ferro e todo este conjunto revestido ainda de chumbo, de um e outro lado.

Este revestimento, devido aos graus notavelmente diferentes de elasticidade dos tres materiais empregados tornam assás difícil a transmissão das vibrações e permitem pelo menos, a atenuação dos rumores.

Pelo que respeita ás maquinas, o engenheiro italiano, indica como meio mais proprio, o colocar-se entre elas e o pavimento um isolador tendo um grau de elasticidade nitidamente diverso dos da base da maquina e da estrutura da construção.

As considerações feitas pelo engenheiro Ettore referem-se, segundo ele diz, ao *infra-som*, pois que pelo que respeita aos sons ou rumores perceptíveis ao ouvido são eles tão variados que não é possivel indicar remedios, sendo certo que já entraram na pratica as providencias de mais facil adopção, pelos menos nos casos de sons e rumores mais frequentes.

Confesso que ao começar a leitura das opiniões do engenheiro italiano, tinha a esperança de encontrar nelas alguma coisa de interessante para apontar aos governantes como providencia tendente a defender-nos da barulheira infernal que faz de Lisboa a terra mais barulhenta do mundo.

Dada, porem, a circunstancia de não nos podermos revestir facilmente das tres camadas de amianto ferro e chumbo das galerias do Metropolitano de New-York, resignemo-nos a suportar pacientemente os mil ruidos irritantes da cidade da busina, do pregão e da carroça.

UM PLANO DE LINHAS ENTRE O DOURO E O TEJO

Segundo referem os jornais, foi uma grande comissão composta dos governadores civis dos distritos de Bragança, Guarda, Viseu, Coimbra, Leiria e Santarém e de representantes de 38 concelhos, entregar ao Sr. Ministro do Comércio, uma representação a favor da imediata construção do grupo de caminhos de ferro proposto pelo Sr. Coronel do Estado Maior João de Almeida e que tem por tronco principal do qual derivam diversas linhas a de Pocinho ao Entroncamento.

A Gazeta de 16 de Março último publicou uma entrevista em que aquele distinto oficial expõe e defende o seu plano, apresentado já numa conferência que fiz na Guarda e que é agora perfechado pelos representantes das regiões atravessadas.

Publicamos em seguida a representação, reservando a sua crítica para artigos ulteriores.

Ex^{mo} Sr. Ministro do Comércio e Comunicações:

O caminho de ferro do Entroncamento ao Pocinho, no Douro, passando pela cidade da Guarda, atravessando diagonalmente as Beiras, constitue a linha dorsal de toda a rede complementar ferroviária de entre o Tejo e o Douro.

Estabelecendo o prolongamento da linha do Pocinho a Miranda do Douro, ele porá em comunicação directa, sem necessidade de trasbordos, as populações de além Douro, com as do distrito da Guarda, pela sua capital, com os maiores centros dos vales do Mondego, do Alva, do Zêzere e do Tejo, na direcção de Lisboa e do sul do País. O encurtamento em tempo nas comunicações com Lisboa representa mais de duas horas para a Guarda e povoações a leste, e perto de dois dias para a região do Douro e povos servidos pela linha do Pocinho a Miranda, com o único trasbordo do Entroncamento.

Segundo o plano dessa rede complementar, entroncando nesta linha as da Certã a Monsanto, passando por Castelo Branco, Idanha-a-Nova, e prolongaça para Oeste até ao mar, e a da Guarda cidade a Monfortinho, passando por Belmonte, Penamacor e Monsanto, onde bifurca a anterior, ficarão asseguradas tão bem da forma mais prática e directa as comunicações dos centros de maior importância do distrito de Castelo Branco, nas direcções norte e central do País, ou seja com o Porto e a costa marítima. Os ramais que por ventura venham a construir-se por Loriga e Manteigas, através da Serra da Estrela, à Covilhã, porão este grande centro industrial em comunicação directa com o norte do País, em especial com o Porto e Coimbra, sem necessidade de trasbordos, nem de ir à Pampilhosa.

Das linhas e ramais que entroncam do lado esquerdo, vem em primeiro lugar o ramal de Arganil a Santa Comba, passando por Tabua, prolongamento natural do ramal Santa Comba a Viseu, proporcionando uma ligação mais directa, comoda e rápida desta cidade com Lisboa e o Sul do País, traduzida em duas horas de encurtamento de viagem e um único transbordo, no Entroncamento, sobre a via Pampilhosa que actualmente exige dois, um em via larga e um para via estreita. Esta linha de Arganil a Vizeu, continuada depois até ao Tua, passando por Sátam, Moimenta e Pesqueira, dará continuidade à linha do Tua a Bragança, pondo em comunicação directa esta cidade e os povos que esta linha serve, com Lisboa, o centro e sul do País, sem necessidade de ir ao Porto, permitindo fazer em horas o trajecto que actualmente exige quasi dois dias.

A seu turno a linha de S. Pedro do Sul à Regua, passando por Castro Daire e Lamego, dará a continuidade da linha da Regua a Chaves, estabelecendo igualmente as comunicações directas dos centros populosos do distrito de Vila Real na direcção de Lisboa, ou seja, do centro e sul do País, e, bem assim, para a sua zona marítima; como o ramal de Gouveia a Vizeu passando por Mangualde, será um prolongamento directo da linha do Vale do Vouga; e o de Pinhel a Lamego, passando por Trancoso, Sernancelhe e Moimenta, estabelecerá as ligações directas e comodas na direcção do Porto e da zona marítima do norte do País.

E' pois esta linha do Entroncamento ao Pocinho o centro do sistema e, conforme muito bem preconisa o Estado Maior do Exercito, deve ser, de entre todas as que são indicadas no projecto de Rede Complementar de entre o Tejo e o Douro, a primeira que deve ser construída.

Embora, geralmente, se considerem condenáveis os caminhos de ferro de via estreita, especialmente pelo que respeita a comodidades no transporte de passageiros, uma vez que já existem o ramal de Santa Comba a Vizeu, e as linhas do Vale do Vouga, entre o Mondego e o Douro, e ainda os caminhos de ferro transmontanos, a norte daquele rio, as razões militares de defesa do País, e mais ainda, a necessidade de facilitar as comunicações para satisfação das relações políticas e comerciais dos povos em questão, impõem que toda a rede complementar de entre o Tejo e o Douro seja em via estreita. Por outro lado, a natureza dos terrenos deste ponto do País, as condições económicas e técnicas a que têm de obedecer os caminhos de ferro, igualmente aconselham a construção destas linhas em via estreita.

E' hoje com o aperfeiçoamento do material circu-

lante e a potencia das modernas locomotivas, obtém-se na via estreita o mesmo rendimento e as mesmas velocidades e comodidades que se têm na via larga, uma vez que as características do traçado se fixem nos mesmos numeros desta.

Países ha em que toda a rede é via estreita, de 1.^m08, como na União Sul-Africana.

Parece-nos, portanto, que, para as linhas mais importantes desta rede complementar de entre o Tejo e Douro, e em especial da linha do Entroncamento ao Pocinho, as rampas não deverão exceder a inclinação maxima de 20 ^m/m, e as curvas deverão ter 250 metros como raio minimo.

E, para que ás linhas desta rede seja dada uma nova feição, que ofereça maior comodidade, dada a possibilidade das actuais linhas da Beira e Traz-os-Montes podendo alargar o intervalo dos seus carris de 20 a 25 centimetros, sem outras exigencias que pequenas modificações em algumas obras de arte e substituição dos eixos das maquinas e viaturas, indicaremos a bitola com a largura de 1.^m20 ou 1.^m24. Com esta largura de via, as condições de exploração das vias estreitas e, em especial, as de conforto e comodidade serão em tudo iguais ou similares ás da nessa via larga.

O material das linhas obedeceria a esta característica e, das linhas existentes, aquele que não podesse ser transferido para outras linhas que conservem a bitola de um metro de largura, como sejam as de alguns dos distritos do norte do País, ir-se-ia preparando a sua transformação de forma que ela estivesse terminada no dia em que fossem abertas á exploração as linhas ou ramais a construir.

* * *

Mas, referindo-nos á linha Entroncamento-Guarda-Pocinho, aquela que, como já vimos, se impõe construir em primeiro logar, ela deverá ter, para bem desempenhar a sua missão, como origem o Entroncamento e uma testa fluvial sobre o Tejo, na Barquinha. Do Entroncamento seguirá por sul de Assciceira e por leste de Olalhas, Ferreira do Zézere, descendo em meia encosta o vale deste Rio, que porventura cruzará por sobre a crista da projectada barragem do Castelo do Bede, evitando assim uma custosa ponte. Cortando depois os terrenos da margem esquerda do Zézere, que cruzará facilmente numa ponte, nas proximidades de Pedrogam Grande. Dali, passando por Alvares, sobe a Serra da Louzã, cruzando-a na Portela a leste dos Penedos, a mais propria para este fim de toda a serra, e desce a Gois, com maior facilidade, pelo xale da ribeira do Sotão e, seguidamente, pelo do rio Ceira, que cruza a montante daquela vila.

De Gois seguirá a Gouveia, passando por Arganil pelo vale do Alva, que cruzará nas proximidades de Avô, seguindo um traçado em que todas as instancias esião já de acordo.

Este traçado entre Entroncamento e Arganil, ou

melhor, Gois, seguindo o vale do Zézere e atravessando com a maior facilidade a Serra da Louzã, serve directamente os concelhos de Ferreira do Zézere, Vila do Rei, Sertã, Pedrogam Grande, Figueiró dos Vinhos, Castanheira de Pera e Pampilhosa da Serra, e, permitindo aproveitar os troços em via larga, já em exploração, do Entroncamento a Tomar, e de Coimbra a Miranda do Corvo, constitue uma paralela á linha do norte, facilitando a exploração desti linha no seu treço de via simples, tornando possível o desbordamento ou alternativa dos comboios entre o Entroncamento e Coimbra, com a vantagem de seguir a sua directriz pelo vale de Zabão, outrora aconselhada para a linha do Norte, e servir directamente os concelhos de Alvaiazere, Ancião e Penela.

O troço de Miranda do Corvo a Gois, passando pela Louzã até onde já chega a exploração, poderá ser ou em via larga, como se está construindo, ou em via estreita, como ultimamente foi decretado.

De Gouveia prosseguirá o traçado por sul de Folgosinho, atingindo a cumida da Serra da Estrela pela portela de Vide, sempre a meia encosta, com relativa facilidade.

Seguidamente, pela larga ondulação do sopé da Serra de Bois, desce ao Mondego, que cruzará numa ponte mixta de dois taboleiros, que reunirá a linha ferrea e as estradas de macdame Guarda-Gouveia, entre os Trinta e Vide monte. Prosseguindo pela margem direita do Mondego, cruza a ribeira da Corujeira no Caldeirão, noutra ponte mixta, servindo a linha ferrea e aquela estrada de macdame, sobe pelo vale do Ribeiro de El-Rei, passa a sul de Chãos, a oeste do Cubo, e a leste da Quinta de Golifar, onde bem ficará a gare militar, entre esta quinta e a Cruz de Faia, vem ao Mondego e chafariz da Dorna, onde poderá ficar a estação da Guarda. Desce pela encosta do Torreão, cruza o Rio Diz, em alto viaduto, cruza o caminho de ferro da B. A., ficando com a sua estação de Guarda B do lado norte e contigua á daquela linha.

Prosseguindo para norte, passará a oeste de Arriana, por Pomares, Souropires, a 5 quilometros de Pinhel, por Longroiva, perto da Mêda, por Muchagata, Fozcôa, Pocinho, continuando com a linha Miranda ao Pocinho, cruzamento da linha do Douro e uma testa fluvial sobre este rio. A construção desta secção da Guarda-Gare ao Douro é de maior facilidade, sem exigencia de grandes obras d'arte.

O troço desta linha, de Gouveia ao Douro, passando pela Guarda, através da Serra da Estrela, tem a vantagem de pôr em comunicação direta nas suas relações politicas e sociais os concelhos de Gouveia, Seia, Pinhel, Mêda e Fozcôa, com a sua capital de distrito, uma necessidade instante a satisfazer, e cruzar a linha da B. A. na estação da Guarda, facilitando as comunicações com a linha da B. B., uma velha aspiração daqueles povos.

O entroncamento em Vila Franca das Naves, como se tem preconisado, de uma via estreita com a via

larga, num centro sem valor, não tem razão que o justifique, senão a aparente economia de alguns quilómetros de linha, que jamais poderia compensar os inconvenientes do novo trasbordo.

Menos ainda se recomenda um cruzamento em Vila Franca, que dando continuidade á via estreita para Gouveia, pelo vale do Mondego e, passagem forçada pela natureza do terreno, por Celorico, poria uma via estreita, paralelamente a uma via larga, em mais de 25 quilometros, a um intervalo maximo de um quilometro, que nalguns pontos teria de baixar a 50 metros, e servindo as mesmas povoações.

A unica solução prática e viavel aconselhada por todas as razões, satisfazendo a todas as necessidades e impondo-se pela evidencia dos factos, é o cruzamento com a B. A. na Guarda, e passagem por esta cidade, cruzando o alto Mondego a montante dos Trinta, atravessando a cumeada da Serra da Estrela na Portela de Vide, descendo por Folgosinho a Gouveia, estabelecendo assim a linha sem soluções de continuidade do Entroncamento ao Douro.

O traçado geral desta linha assim delineado satisfaz a todas as condições politicas, economicas e militares. E, salvo o troço entre Oliveira do Hospital e Gouveia, o seu traçado é sempre convergente ou normal ao das linhas já existentes, em nada interferindo com as zonas de proteção e influencia daquelas.

* * *

Sob o aspecto militar, a construção desta linha do Entroncamento ao Pocinho, impõe-se como um dos elementos de maior acção e eficacia na defesa do país. Os serviços que ela pode prestar na mobilização, na concentração e nos abastecimentos, nas primeiras fases de defesa, são relevantes.

O troço do Entroncamento á Guarda é uma verdadeira linha de penetração na região central do País, a linha mais importante em todos os periodos dum campanha, concorrendo diretamente, como linha paralela, com a da Beira Alta, para assegurar os movimentos de tropas e transportes militares, numa possível invasão pela fronteira da Guarda. Muito mais importante ainda que a B. A., por que enquanto esta assegura as comunicações entre Figueira-Coimbra e a Guarda, a linha de que estamos tratando, pela sua grande extensão, assegura os transportes entre o Entroncamento-Tomar e a Guarda, bem como as comunicações entre varios teatros de operações, ligando zonas de operações diferentes e onde o seu valor militar, quer como linha de transporte quer como linha de manobra é muito grande, em virtude das ligações projectadas dos ramais Arganil, Santa Comba, Gouveia, Vizeu e Guarda a Monfortinho, que desta maneira asseguram pela forma mais rápida não só a concentração, marcha e reabastecimento de qualquer natureza, como os transportes estrategicos entre varios teatros de operações.

Alem disso, no troço Entroncamento a Gois, concorrerá poderosamente, com a linha do norte e as de Tomar e Coimbra por Miranda do Corvo, no coração do País, para ligar varias zonas de operações, para facilitar e assegurar os transportes que, durante todas as fases de uma campanha, hão de afluir com a maior intensidade.

Mas é sobretudo para servir a Guarda, como posição militar, como ponto estrategico e centro de manobra, e, mais ainda, como centro de comunicações e abastecimentos, que a construção desta linha se impõe com uma urgencia flagrante.

A Guarda como posição central dessa grande linha que, desde as Talhadas, no Tejo, se estende pela Gardunha, Serra de Estrela, Celorico, Trancoso, até ao Douro, comanda e domina todas as direcções presumiveis que uma invasão pode tomar na fronteira entre aqueles dois grandes rios e que, portanto, importa ocupar fortemente e manter á outrance para o que é preciso prepara-la e organisa-la desde a paz e dota-la com os necessários meios de acção que a tecnică militar determina. E, entre esses elementos, avultam em primeiro logar um centro de irradiação de estradas de macdame e um nó de caminhos de ferro que a liguem directamente aos vales do Tejo, Douro e Mondego. Ora, dado o traçado dos caminhos de ferro da B. A. e da B. B., bifurcando-se á frente das posições da Guarda, se esta não fôr servida por uma linha ferrea e estrada de macdame, atravez da Serra da Estrela, que, sob a sua propria protecção, lhe assegure todas as suas comunicações e transportes com a recta-guarda dessa extensa linha de posições, ela terá de ser abandonada, em presença da ameaça de qualquer força adversa que, assenhoreando-se das comunicações até Celorico e Belmonte, a isolará completamente e a obrigará a render-se prematuramente, antes de esboçar qualquer acto de resistencia.

Mas, ao inverso, se essas comunicações estiverem asseguradas atravez da Serra, o adversario jamais prosseguirá na sua marcha invasora em qualquer das suas provaveis linhas de penetração, sem primeiro conquistar as posições da Guarda para o que é necessitará forças quadruplas das necessárias á sua defesa. A posse e ocupação das posições da Guarda, dotadas com os elementos necessarios, levar-nos-ha á estabilisação da luta, numa invasão pela zona da fronteira do Douro á serra das Mezas, na chamada linha do Côa, ou nas posições de Guarda-Celorico-Trancoso.

A utilidade militar do troço da linha ferrea da Guarda ao Pocinho refere-se especialmente a mobilização, concentração, acção e manobra dos destacamentos de fronteira e também aos transportes das tropas que guardarem as linhas do Côa.

E' por estas e outras razões, que aqui se não podem referir, que esta linha Entroncamento-Pocinho é considerada como absolutamente necessaria á defesa do país, e que, como já dissemos, o Estado Maior do Exercito aconselha a sua construção em primeiro logar.

* * *

Sob o ponto de vista economico, para se avaliar a importancia desta linha basta uma simples vista de olhos sobre o mapa das regiões que vai servir.

Assim, no distrito de Santarem, serve directamente os concelhos de Barquinha e Ferreira do Zêzere, de grande riqueza agricola, pessimamente o ultimo, de meios de comunicação.

Seguem-se os concelhos de Vila do Rei, Sertã e Oleiros, no distrito de Castelo Branco, importantes centros agricolas e florestais, cujos productos não podem ser valorisados pelas dificuldades dos transportes, muito caros, que a linha ferrea virá beneficiar extraordinariamente.

Servirá, no distrito de Leiria, os concelhos de Pedrogão Grande, Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pêra, todos êles de grande riqueza agrícola, que muito se poderá desenvolver, e o ultima um importante centro industrial de Ianifícios.

Entrando depois no distrito de Coimbra, beneficia muitíssimo os concelhos de Gois, Arganil, Tábua, Oliveira do Hospital e Pampilhosa da Serra. Todos estes concelhos são, quer sob o ponto de vista agricola, quer sob o ponto de vista industrial, muito ricos. Industrias já importantes, como a de papel em Gois, tomarão, com a construção da linha de que tratamos grande desenvolvimento e prosperidade.

No distrito da Guarda, os concelhos de Seia e Gouveia serão os mais beneficiados com a sua construção, por que ela vem facilitar, por um lado, as suas relações politicas e sociais com a capital do distrito e, por outro lado, o transporte das materias primas e dos produtos das suas importantes fabricas de Ianifícios, tanto na direcção das zonas de Alem Serra, até ao Douro e Espanha, como na direcção dos grandes centros consumidores, Lisboa, Coimbra e Porto. As suas industrias e a sua agricultura poderão tomar o desenvolvimento que a sua situação privilegiada, nas faldas da Serra de Estrela, lhes dá direito.

De Gouveia á Guarda servirá uma região industrial importantíssima, onde se encontram algumas das melhores fabricas de Ianifícios, onde ficam situadas as aldeias dos Trinta, Meios, Fernãojoanes, Corujeira, Maçainhas, Vale de Estrela, que quasi monopolisaram no país o fabrico dos cobertores de lã, chamados «de papa».

No dia em que o caminho de ferro de que tratamos seja uma realidade e, utilisada a grande queda de agua do Alto Mondego, susceptivel de produzir 60.000 cavalos, seja possivel fornecer energia em quantidade e a baixo preço, em especial para as industrias e fabrico de adubos quimicos, esta região do concelho da Guarda tornar-se-ha uma das mais industriais e ricas do país.

Mas a estas localidades é necessario juntar, entre outras, Gonçalo, com a industria de objectos de verga de que, com a Madeira, detem o monopolio no País e Manteigas, com importantes fabricas de Ianifícios, que muito beneficiadas seriam.

Alem disto, nesta região da Serra, nos concelhos de Celorico, Gouveia, Manteigas e Guarda, tem larga importancia a industria de criação de gados e de lati-cinios, de grande nomeada, sendo tambem notavel a produção da castanha e outras frutas.

E, embora os trabalhos de arborisação da Serra não tenham sido realizados com aquela rapidez e desenvolvimento que seria para desejar, o certo é que a area arborizada é já apreciavel, e em muito facilitará o povoamento arboreo da zona por ela atravessada.

Por outro lado, é esta parte da Serra, da Guarda ás Penhas Douradas (Sanatorio de Manteigas), a melhor e a mais recomendada região de sanatorios de altitude, cujo aproveitamento esta linha, facilitando-lhe as comunicações, tornará possivel.

Será tambem, nesta parte, o caminho de ferro Entroncamento — Pocinho uma esplendida linha de Turismo, facilitando o acesso á Serra de Estrela, unica região do pais onde os desportos de inverno têm condições de existencia.

Não devemos esquecer ainda as termas de Manteigas, de tão grande renome, que esta linha, pela proximidade a que delas passa, assegurará uma larga concorrença.

Serve igualmente a linha Entroncamento-Pocinho outros concelhos do distrito da Guarda, e em especial os de Pinhel, Mêda, Foscôa, Trancoso, Almeida, Figueira de Castelo Rodrigo, muito ricos em cereais, vinhos, comuns e generosos, azeite, amendoa, castanha, etc., ligando-os directamente e comodamente á sua capital de distrito.

Tambem em muito beneficiará os concelhos de Penedono, Sernancelhe e Pesqueira, facilitando as suas comunicações na direcção do centro e sul do pais. E, por ultimo, vêm os concelhos de Freixo de Espada á Cinta, Miranda do Douro, Mogadouro, Moncorvo, Vimioso, servidos pela linha Pocinho a Miranda, e cujas comunicações, na direcção de Lisboa, com o centro e o sul do Pais serão muito facilitadas, em dinheiro e em tempo.

Deve, por fim, notar-se que esta linha atravessa zonas de grande riqueza mineira, cuja exploração é dificultada pela falta de transportes.

* * *

Em resumo, o caminho de ferro Entroncamento-Guarda-Pocinho vem servir directamente 34 concelhos, importantes centros de população com um total de mais de 500.000 almas. A população que indirectamente dele pode beneficiar atinge tambem mais de um milhão de habitantes.

Quanto ao trafego que a esta linha afluirá, desde a sua abertura á exploração, está computado em mais de... mil toneladas no sentido ascendente e em mais de... mil toneladas no sentido descendente.

Tudo faz prever, tanto em passageiros como em trafego de mercadorias, uma receita notavel, assegu-

rando um rendimento compensador ao capital que a sua construção exige. Se se fizer a concessão com a garantia habitual de 8 %, durante poucos anos e pequena soma terá o Estado que pagar á empresa concessionaria para garantia daqueles 8 %.

Para que se possa avaliar o movimento que esta linha está destinada a ter, em mapa junto, reunimos alguns dados que nos foi possível obter sobre a população e produção agrícola dos concelhos interessados, como segue: (Por falta de espaço não podemos reproduzir o mapa).

* * *

Por todas as razões que ficam expostas, os signatários estão convencidos que V. Ex.^a praticará sómente um acto de inteira justiça ás regiões interessadas, mandando proceder á imediata construção da linha *Entroncamento-Guarda-Pocinho*, como das mais úteis e necessárias á defesa do País e ao desenvolvimento económico e social duma importantíssima Região.

Absolutamente confiados na deferencia desta sua petição, os abaixo assinados, desejam a V. Ex.^a

Saude e Fraternidade

Setembro de 1929.

(Seguem as assinaturas)



Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Horário dos Comboios

4.º Aditamento ao Cartaz Horario C. H. 19

LINHA DO VALE DO CORGO

A partir de 25 de Outubro de 1929 é modificada a marcha do comboio n.º 29 (Mixto) como a seguir se indica:

ESTAÇÕES	HORAS
Regua	Partida 8,10
Corgo (bif.)	—
Tanha	8,22
Alvações	8,36
Povoação	8,51
Carrazedo	9,05
Avelêdas	9,18
Vila Real	Chegada 9,37

Lisboa, 15 de Outubro de 1929.

O Administrador-Delegado

Pedro Diniz Joyce

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

HORÁRIO DOS COMBÓIOS

2.º Aditamento ao Cartaz Horário D. 192

Tramways entre Aveiro e Porto

Desde 15 e 16 do corrente, respectivamente, e até aviso em contrário, circularão entre Porto e Espinho os novos combóios tramways n.º 1534 e 1535 com as marchas a seguir indicadas:

ESTAÇÕES	1534	ESTAÇÕES	1535
1.ª, 2.ª e 3.ª clas. Desde 15		1.ª, 2.ª e 3.ª clas. Des 16	
Porto P	20—47	Espinho P.	3—35
Campanhã	21—00	Gaia	4—04
Gaia	21—12	Campanhã	4—17
Espinho C.	21—36	Porto C.	4—23

Lisboa, 10 de Outubro de 1929.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

CONCURSO

para o preenchimento do lugar de

AGENTE ADUANEIRO

— EM —

VILAR FORMOSO

A partir da data do presente anuncio e até ao dia 10 do próximo mês de Novembro, encontra-se aberto concurso para o preenchimento do lugar de Agente Aduaneiro desta Companhia na estação fronteiriça de Vilar Formoso, o qual se encontra vago a partir do dia 10 de Janeiro de 1930.

As condições do concurso encontram-se patentes no Serviço do Movimento e Tráfego, na Figueira da Foz.

As propostas deverão ser enviadas em envelope lacrado, contendo por fóra a nota «Concurso para Agente Aduaneiro em Vilar Formoso» e metido num segundo envelope endereçado ao Engenheiro-Chefe do Serviço de Movimento e Tráfego, para Figueira da Foz, e deverão dar entrada até ás 18 horas do dia 10 de Novembro de 1929.

A Companhia reserva-se o direito de investigar sobre a idoneidade e competência dos concorrentes para o desempenho do referido cargo e, ainda, o de poder exigir uma fiança ou caução, se assim se entender conveniente.

Figueira da Foz, 10 de Outubro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abrantes

Este numero foi visado pela Comissão de Censura



CASCAIS — Um dos mais lindos trechos do Parque da Marinha: o campo de corridas e o lago