

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

FUNDADA EM 1888

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

42.º ANO-1929

P R E M I A D A N A S E X P O S I Ç Õ E S

GRANDE DIPLOMA DE HONRA : Lisboa, 1918—MEDALHAS DE PRATA : Bruxellas, 1897

Porto 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro 1908—MEDALHAS DE BRONZE :

Antuerpia, 1894 — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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 MELLO 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

DISTRIBUI COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS
DE TRANSPORTES DAS LINHAS FERREAS DE VIA LARGA POR CONTRACTOS
COM O GOVÉRNO E AS DIRECÇÕES

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONE: TRINDADE 27

INDICE

D O S

ARTIGOS E SECÇÕES DO 42.º ANO-1929

	Pag.				
Acções e obrigações nas linhas com anuidade garantida, por <i>J. Fernando de Souza</i>	131	Comunicações (As) aéreas para a Africa e Índia	309	Fusão da Providencia dos Ferrovios do S. e S. com a sua congénere do M. e D.	5
Açores (O aeroporto dos)	373	Concorrência ou cooperação? por <i>J. Fernando de Souza</i>	67	Gazeta (Os aperfeiçoamentos da) 16 e	62
Açores — Fenais da Ajuda	114	Congresso Internacional de Tráfego	228	Gazeta dos Caminhos de Ferro, por <i>Calado Rodrigues</i>	3
Actualidades	11	Coronel Silva Leal	107	Gomes da Costa (Marechal)	383
Alcochete (Uma aspiração de)	351	Costa (Na) do Sol	221	Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, 212 e	323
Alemanha, (Na) por <i>Calado Rodrigues</i>	38	Couto (Desenvolvimento do) mineiro do Lena	222	Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide (A construção do novo edificio escolar para a sede do)	260
Ano Bom	2	Cronica do Estrangeiro, por <i>Visalva</i> , 258, 272, 289, 305, 322 e	352	Guia horario dos Caminhos de Ferro	291
Assinantes (Aos nossos)	125	Curia (Uma festa na)	138	Guimarães (Festas em)	101
Autostradas, por <i>Calado Rodrigues</i>	3 8	Curso juridico de 1908-1909	133	Ha quarenta anos, 22, 40, 53, 76, 95, 104, 120, 136, 156, 165, 206, 217, 238, 255, 275, 290, 310, 358, 374 e	388
Aviação, 150 e	204	Decreto (Revisão do) n.º 13.829 sobre concessões	187	Henry Ford, por <i>Tacitus</i>	292
Azevedo Neves (Professor)	101	Desastre ferroviarios	351	Hespanha (Politica ferroviaria em) por <i>Carlos d'Ornellas</i>	244
Batalha	162	Despacho central de Abrantes	153	Historieta de Caminhos de Ferro, por <i>Marechal Gomes da Costa</i>	240
Beira Baixa, por <i>Calado Rodrigues</i>	208	Direcção do Porto e dos Caminhos e Ferro de Lourenço Marques	12	Hora (A) de verão e os caminhos de ferro	235
Bibliografia	267	Edison, por <i>Calado Rodrigues</i>	390	Imprensa, 125, 265, 294, 307 e	360
Borsig (Aniversario da morte de)	203	Entrevista da quinzena por <i>Calado Rodrigues</i> , 26, 70, 88, 102, 123, 140, 166, 208 218 e	286	Incidente com o Sindicatos dos Profissionais da Imprensa, por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 46 e	63
Brazil-Ferr - Carril	225	Entroncamento (A demora do comboio 103 no) por <i>C. Rodrigues</i>	166	Instituições ferroviarias	79
Bussaco, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	150	Entroncamento (Escola de instrução profissional de locomotivas no)	212	Instituto para orfãos dos ferroviarios do paiz, por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 199 e	226
Caminho de ferro de Benguela (A inauguração do) 179 e	202	Entroncamento (Novas oficinas no)	259	Instrução (A) dos ferroviarios e a Gazeta dos Caminhos de Ferro	296
Caminho de ferro (concorrência do automovel e do) por <i>J. Fernando de Souza</i>	299	Ermida (A) de N.ª S.ª da Piedade, por <i>Tacitus</i>	198	Jardim Zoologico, 176 e	211
Caminho de ferro da Senhora da Hora á Trofa (Dec. n.º 16.505)	75	Estação de Belver (A) por <i>Calado Rodrigues</i>	224	Legislação ferroviaria (Vicissitudes da) por <i>J. Fernando de Souza</i> , 51 e	163
Caminho de ferro (O) transpirenaico de Ripoll a Ax-les-Thermes, por <i>Calado Rodrigues</i>	250	Estação de Belver (A) e os despachos centrais de Mação e Abrantes	86	Lingua (A) Portuguesa, 109 e	172
Caminho de ferro do Vaticano	141	Estação (A) do Terreiro do Paço, 2 e	23	Linha (A) do Oeste e o novo horario, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	178
Caminhos de ferro (O automobilismo e os) por <i>Jaime Gallo</i>	276	Estatuto (O novo) ferroviario em Hespanha	319	Linha (A) ferrea de Valparaiso a Buenos Aires	154
Caminhos de ferro (Os) e o automobilismo comercial, por <i>Correia Junior</i>	239	Exposição de Lembranças Portuguesas na Italia	157	Linha de penetração na Serra da Estrela	15
Caminhos de ferro (Os) de Benguela	239	Exposição de Sevilha (A) e o album da colonia portuguesa no Brazil por <i>Rebello de Betencourt</i>	60	Linhas (Agrupamento e) e concessão de grupos, por <i>J. Fernando de Souza</i>	147
Caminhos de ferro (Os) na Dinamarca	357	Exposição de Sevilha (A) e a ligação Lisboa-Sevilha pelo Algarve, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	41	Linhas (Electrificação das) chilenas	249
Caminhos de ferro na Holanda (Electrificação dos)	207	Exposição de Sevilha, 75 e	119	Linhas (Um plano de) entre o Douro e o Tejo	340
Caminhos de ferro (O problema dos) por <i>Raul Esteves</i> 231 e	305	Exposição de Sevilha — Parecer duma comissão a respeito da circulação dos e cursionistas	126	Linhas estrangeiras , 13, 29, 37, 62, 74, 94, 138, 173, 196, 210, 237, 254, 294, 323, 375 e	387
Camionagem (O problema da) por <i>Tacitus</i>	371	Exposição de Sevilha — Regimen de hospedagens e outros serviços	139	Linhas (As) ferreas atravez das Beiras	249
Carburantes nacionais	134	Federação Agricola	133	Linhas portuguesas , 15, 29, 37, 62, 74, 87, 144, 148, 172, 210, 257, 353 e	387
Carlos d'Ornellas, 123, 276 e	302	Federação das Regiões de Portugal, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	110	Linhas (A verdade acerca das) do Sul e Sueste, por <i>Alexandre Galvão</i>	236
Cascais, por <i>Calado Rodrigues</i>	346	Feira (A) de amostras e os caminhos de ferro, por <i>Sabel</i>	230	Lisboa-Sevilha pelo Algarve, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	8
Central (A) de Abrantes	233	Feira (A) de amostras da industria nacional no Estoril	333		
Cintra (Santa Maria) por <i>Carlos d'Ornellas</i>	3 4	Feira (A) de Leipzig	256		
Coi - bra, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	214	Ferrovios Aposentados	11		
Combatentes da grande guerra (O 1.º congresso dos) por <i>Jaime Gallo</i>	50	Festa (Uma) açoreana no Porto	78		
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (inauguração de locomotivas na)	135				
Companhia (A nova) do Oeste de Hespanha, por <i>J. Fernando de Souza</i> , 19 e	35				
Companhia Portuguesa (A)	200				
Companhias (As) de Caminho de Ferro	118				
Companhias Francezas (Os resultados da exploração das grandes) em 1928, por <i>J. Fernando de Souza</i>	331				

I N D I C E

Luz (A questão da)	383	Príncipe de Gales	151	Simplou-Orient-Express	72
Manual do Viajante em Portugal.	260	Progressos ferroviários	352	Sindicato dos Profissionais da Imprensa	226
Mendonça e Costa	82	Progresso da Instrução dos Fer- roviários	122	S. Martinho do Porto e a sua baía por <i>Jaime Gallo</i>	278
Mondego (Nas margens do) por <i>Calado Rodrigues</i>	262	Radiotelefonia (A) nas estações, por <i>Tacitus</i>	85	S. Martinho do Porto (O porto de) e o seu caminho de ferro, por <i>Jaime Gallo</i>	42
Mortos (Os nossos), 157, 171, 196 e	212	Rapidos do Oeste, 123 e	140	Sociedade Estoril (A)	295
Mosteiro dos Jeronimos, por <i>Sabel</i>	140	Raul Esteves (Comandante), 294 e Raul Moreau	389 87	Soldado portuguez (O primeiro) morto em França 73 e	246
Mosteiro dos Jeronimos, por <i>Ca- lado Rodrigues</i>	378	Rede ferroviaria (O plano da) por <i>J. Fernando de Souza</i> :		Souza (Cons. ^o Fernando de) 201 e Suissa (A) e a Exposição Interna- cional de Barcelona	243 321
New Blue Train (O)	54	Na metade norte do paiz	92	Tipos curiosos, por <i>Tacitus</i> , 44 e Transportes (Os) aereos no es- trangeiro	56 319
Notas e Comentarios, por <i>Taci- tus</i> , 9, 21, 58 e	107	Ent.e o Douro e o Mondego. No norte do Douro	279 315	Transportes por estrada e cami- nho de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	83
Novidades (As)	389	Resultado do inquérito e pla- no definitivo, 347, 363 e	379	Tunel (O grande) dos Apeninos, por <i>Calado Rodrigues</i>	356
Obidos, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	98	Rede ferroviaria na Turquia, por <i>Calado Rodrigues</i>	185	Tunel (O) de Gibraltar	354
Paquete João Belo	160	Redução dos sons e rumores, por <i>Calado Rodrigues</i>	359	Tunel (O) da Mancha, 10, 108 e	370
Pessoal aposentado do C. de Ferro do Estado	257	Regimen ferroviario hespanhol (A acção do novo) por <i>J. Fer- nando de Souza</i>	115	Tunel (O) do Rocio e os grandes tuneis da Europa	137
Pessoal das linhas do Estado aguardando reforma, 225 e	235	Revista Alemã	205	Turismo (Conselho Nacional de). Unidade de exploração e unidade de tarifas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	359 234
Politica ferroviaria (Bases da) por <i>J. Fernando de Souza</i> , 247 e	263	Revista de Comunicações (Uma nova) por <i>J. Fernando de Souza</i>	215	Velocidades (As grandes)	169
Ponte de D. Luiz no Porto, por <i>Sabel</i>	360	Revista Insular e de Turismo, 57, 203 e	235	Viagem (A) entre Paris e Londres <i>Viagens e transportes</i> , 170, 211, 227, 243, 312, 375 e	168 389
Ponte sobre o Tejo e suas liga- ções ferroviarias, 104, 120 e	136	Ruy Ulrich (Dr.) Almoço de ho- menagem	363	Visita dos jornalistas de Lisboa aos seus colegas do Porto	20
Ponte (A) de S. Francisco da Ca- lifornia e os diques do Missis- sippi, por <i>Tacitus</i>	320	Sanatorio na Covilhã (Construção dum novo)	305	Zona ferroviaria do Norte (entre- vista com Ricardo Spratley, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	152
Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, 30, 47, 142, 158, 174 e	324	Segurança do trafego ferroviario e locomotiva sem maquinista, por <i>Calado Rodrigues</i>	242		
Porto industrial de Veneza (O)	288	Seguro (O) obrigatorio ferrovia- rio em Hespanha, 4, 27, 59 e	78		
Portos do Douro e Leixões e as suas ligações ferroviarias, por <i>J. Fernando de Souza</i>	6	Semana Insular (A) no Porto	128		
Portugal-Hespanha, por <i>Sabel</i>	331				
Poveiro do mar (O)	298				

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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, 17.

S U M A R I O:

Ano Bom! — A estação do Terreiro do Paço. —
Gazeta dos Caminhos de Ferro, por CALADO
RODRIGUES. — Fusão da Previdencia do Ferro-
viario do S. S. com a sua congénere do M. D. —
Os Portos do Douro e Leixões e as suas ligações
ferroviarias, por J. FERNANDO DE SOUZA. —
Notas e comentários, por TACITUS. — O Tunel
da Mancha, por C. R. — Ferroviarios aposenta-
dos. — «Actualidades». — Direcção do Pôrto e dos
Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. — Li-
nhas estrangeiras. — Linha de penetração na Serra
da Estrela. — O seguro obrigatório ferroviario em
Espanha. — Linhas Portuguesas. — Os aperfei-
çoamentos da Gazeta.

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

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

ANTONIO ALVES GOMES LEAL

MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaca)

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

C. MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

JAIME GALO

GABRIEL URIGUEN.

ANO BOM!

Ao iniciar-se um novo ano, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a todos os assinantes, colaboradores e anunciantes e a toda a grande familia ferroviaria os mais sinceros votos de prosperidades.

A ESTAÇÃO DO TERREIRO DO PAÇO

O Conselho Superior de Obras Publicas em sessão de 13 do Dezembro, deu o parecer relativo á nova estação do Terreiro do Paço, devolvendo o processo á Direcção geral dos Caminhos de Ferro.

Fazemos votos por que a construção da nova estação não se faça demorar.

E' realmente a mais autentica das vergonhas aquela caranguejola arvorada em estação, pondo uma triste mancha de desleixo e de falta absoluta de estetica e de higiene, na imponencia do atrio de Lisboa.

Quando tanto se fala de turismo e, a proposito de turismo, da necessidade de aformosear a capital pondo-a tanto quanto possivel a par das outras cidades importantes, em materia de higiene, de comodidades modernas, de arte, não fazia realmente sentido que os poderes publicos se obstinassem em fechar os olhos e os ouvidos áquella miseria e ás reclamações instantes e justissimas a que ela tem dado motivo.

Em toda a parte aquele disparatado mostrego seria uma coisa vexatoria. Principalmente o é numa cidade como Lisboa e num lugar d'aqueles, dando a nacionais e estrangeiros uma ideia tristissima da nossa orientação artistica e das nossas exigencias em materia de higiene.

Bem merecem, pois, as entidades que resolveram acabar com *aquilo* e oxalá que o projecto não seja inutilisado ou embaraçado na sua execução rapida, como, infelizmente, acontece com tanta frequencia a projectos importantes.

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

NOVAS SECÇÕES DA GAZETA

No proximo numero, a Gazeta iniciará a publicação das suas novas secções, entre elas a "*Entrevista da quinzena*".

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7
Telef. Trindade 27

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

No meio jornalístico, representa alguma coisa uma publicação, sobretudo uma publicação de especialidade, que consegue manter-se durante muitos anos e que, durante essa longa vida, consegue impôr-se á consideração geral, á consideração de portugueses e estrangeiros, por forma a merecer as mais altas demonstrações de apreço.

Está neste caso a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Não se trata apenas duma publicação com alguns anos de existência. É a mais velha de todas as revistas portuguesas, sendo a única revista da especialidade que se publica em Portugal.

Essas demonstrações de apreço, não só do apreço das pessoas interessadas no debate das questões ferroviárias e das informações dessa especie que a *Gazeta* fornece aos seus leitores, mas ainda dos elementos organisadores das exposições em que a *Gazeta* se tem apresentado, teem sido inúmeras. De entre elas destaco as seguintes:

Grande diploma de honra na exposição de Lisboa de 1898; medalhas de prata nas exposições de Bruxelas de 1897, do Porto de 1897, de Liege de 1905 e do Rio de Janeiro de 1908; medalhas de bronze nas exposições de Antuerpia de 1894 e de S. Luiz de 1904.

Como se tem conseguido manter a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* durante 42 anos, batendo assim um *record* de vida jornalística num meio como o nosso, evidentemente avêssio á longa vida de publicações periodicas?

Pelo esforço colossal, metódico, pertinaz, do seu fundador Mendonça e Costa e, depois do seu falecimento, pela acção inteligente de Carlos d'Ornellas, pela organização do corpo redactorial, tendo á frente, como o mais competente dos directores, essa grande figura de jornalista que é o Sr. Conselheiro Fernando de Souza, pela escolha desse luzido grupo de colaboradores que tanto brilho põem nos assuntos versados e pela organização modelar do quadro tipografico e dos escritorios.

Fui eu o encarregado de — neste numero com que se abre mais um ano em que a *Gazeta* vai marcar novos progressos — fazer referencia a todos aqueles a quem a *Gazeta* deve a sua longa e honrosa vida e com que ela conta para a continuar em aperfeiçoamento constante.

De L. Mendonça e Costa, fundador da *Gazeta*, não posso dizer mais do que aquilo que disse num artigo publicado ha dois anos comemorando o quarto anniversario do seu falecimento:

Numa época de ambições violentas, caracterizada especialmente pelos atrevimentos da mediocridade e pelo seu triunfo, em que o trabalho é condição que se julga, com frequencia, perfeitamente dispensável para se marchar na vida, é dever apontar aqueles que da inteligência, do trabalho e da bondade, fizeram os instrumentos com que cercaram de prestígio o seu nome e realizaram utilidades para o paiz.

Mendonça e Costa é um desses nomes. O que ele foi como homem inteligente, laborioso e de coração, sabem-no os que com ele conviveram e documentam-n'o não só as numerosas distinções que em vida lhe foram concedidas como premio da sua obra, mas-

tambem as significativas manifestações de sentimento que a sua morte originou.

Bem mereceu Mendonça e Costa essas manifestações, como bem merece a sua memória a saudade que — nestes tempos materialões em que les morts vont vite — permanece viva no espirito das pessoas que com ele mais de perto trataram.

Porque a sua obra foi realmente valiosa.

Porque o seu coração foi realmente bom.

A actividade extraordinaria de Mendonça e Costa documentou-se em meio seculo de trabalho inteligente e util.

Como jornalista, ele deixou em muitos jornais, inumeros artigos cheios de interesse, de ponderação, de competencia, sobretudo aqueles artigos em que versava assuntos ferroviarios que conhecia como poucos. Duas divisas podia Mendonça e Costa ter escolhido para a sua vida:

Pela suas extraordinarias qualidades de trabalho, pela sua incansável actividade, a divisa de Voltaire: Toujours au travail ou à de Walter Scott: Nunca estar sem fazer alguma coisa.

Pela sua ansia de saber, a divisa do historiador Robertson:

Vita sine literis mors est.

Que hei-de dizer do nosso ilustre director Conselheiro Fernando de Souza, que não sejam palavras que só vagamente podem dar o esboço da sua intelligencia, do seu character, da sua comprovadissima competencia de tecnico ilustre entre os que mais o são.

Nos seus belos 74 anos, o sr. Conselheiro Fernando de Souza é um alto exemplo de energia, de coerencia, de firmeza de principios, de trabalho constante e probo.

Jornalista brilhantissimo, os seus artigos são sempre uma aliança perfeita, matematicamente equilibrada, do brilho inextinguível da forma, da visão nitida, completa, dos factos e da justiça inflexível do espirito critico.

Como engenheiro ilustre, os seus escritos, as suas conferencias, os seus

pareceres, são sempre lidos ou escutados com interesse, com respeito, com admiração por essa velhice sadia, que Deus prolongue por muitos anos, e que mais parece uma mocidade esplendida, pela actividade preciosa que continua desenvolvendo na continuação, sem desfalecimentos, duma obra que, sem favor, pode já considerar-se monumental e de que nos dão ideia, embora incompleta, as seguintes ligeiras notas biograficas:

O nosso director José Fernando de Souza nasceu em Viana do Alemtejo em 30 de junho de 1855. Aos 21 anos terminou o curso d'engenharia militar, sendo o primeiro classificado.

Em 1881 entrou para a Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos onde permaneceu até 1890 passando a ser adjunto do Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Em 1899 foi nomeado vogal e secretario do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, cargo que exerceu até janeiro de 1911.

Em 1900 pediu a demissão do posto de tenente-coronel de engenharia e passou a servir como engenheiro civil.

Em 1911 foi nomeado inspector geral tecnico da Companhia de Salamanca á fronteira. Em 1912 passou no ser-



L. Mendonça e Costa

Fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

viço oficial à licença ilimitada, do que regressou em 1910 pela promoção a inspector geral do quadro de Obras Públicas. Foi pouco depois reformado.

É desde 1912 engenheiro consultor e inspector tecnico das linhas do Vale do Vouga.

Faz parte da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro como delegado das Companhias desde 1918.

É socio correspondente da Academia das Sciencias de Lisboa, presidente honorario da Sociedade Propaganda de Portugal.

Além da sua colaboração ha 27 anos na *Gazeta*, e da direcção dos jornais *Correio Nacional*, *Palavra*, *Ordem*, *Epoca Voz*, tem publicado numerosos livros e opusculos entre os quaes citaremos:

Religião, Moral e Politica.

«E por si muove»

A grande guerra.

Os bastidores da nova beligerancia.

Guerra Junqueiro.

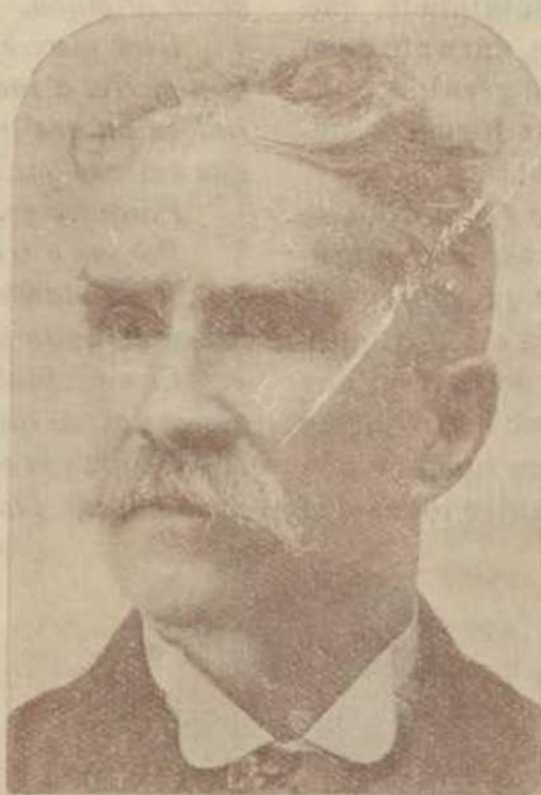
Região catolica e politica nacional.

O espiritismo.

Os portos de Douro-Leixões.

Tavões Triqueiros — elogio historico.

O caminho de ferro do Vale do Lima.



Cons. Fernando de Souza

As nossas ligações ferroviarias internacionais e as linhas do S. F. P.

O porto de Montijo.

Cartas da Belgica.

No jornalismo usou durante muito tempo o pseudonimo *Nemo*.

Fez parte das comissões que ultimamente estudaram o problema das estações de Lisboa e a revisão da classificação dos portos do continente, da Comissão internacional que preparou o convenio do Douro fronteiro da Conferencia economica luso-espanhola.



Dr. Calado Rodrigues

É condecorado com a medalha militar de prata de comportamento exemplar e o officialato de Aviz cavaleiro de Legião de Honra, comendador com placa do Merito Civil de Espanha, Grã-Cruz de S. Silvestre e Comendador de S. Gregorio Magno do ramo Militar.

Carlos d'Ornelas, redactor e editor, é um novo, o mais novo dos que formam o quadro redactorial da *Gazeta*, mas é um novo já com largas demonstrações da sua intelligencia, da sua extraordinaria actividade de organisador, revelada brilhantemente nos mais insignificantes aspectos da vida da *Gazeta*, a que ele continua dedicando aquela afeição grande que levava Mendonça e Costa a considerar a *Gazeta* como uma filha.

Só uma actividade como a de Carlos d'Ornellas, aliada á intelligencia de que tem dado tantas provas e ao conhecimento perfeito das mil e umas regras a que tem de obedecer a acção jornalística, no seu duplo aspecto de redacção e de administração, podia manter a *Gazeta* nesta situa-

ção honrosa que lhe permite, no seu 42.º ano de vida, melhorar ainda o seu aspecto grafico e aperfeiçoar as suas secções.

O que fica dito, junto com a referencia elogiosa que merece o modelar quadro tipografico e o pessoal da administração, revela-nos o segredo da longa vida da *Gazeta* e do seu constante progresso.

E, como me impõem a obrigação de dizer alguma coisa do secretario da redacção, que sou eu, devo dizer que me tem dito que sei escrever um portuguez sem uma quantidade de erros por ahí alem e, de tantas vezes m'o terem benevolmente afirmado, já tenho chegado a convencer-me de que é verdade.

C. Rodrigues.

O ANO DE 1928

Costuma a *Gazeta* fazer no começo de cada ano a resenha dos factos dignos de menção ocorridos durante o ano que findou em materia de caminhos de ferro. São como que marcos miliarios postos ao longo da senda trilhada.

Sigamos pois a tradição e demos balanço á obra de 1927 que foi infelizmente bem minguada.

Abriu-se finalmente á exploração o ramal de Lamarosa a Tomar, da lamentavel historia, que veio mutilar o plano decretado no qual figuravam as linhas de via estreita do Entroncamento a Gouveia por Tomar e de Tomar por Chão de Maçãs á Nazaré. Na *Gazeta* de 1 de fevereiro de 1927 historiámos esse caso.

Continua por concluir o troço de Lagoaça a Mogadouro na linha de Miranda, que já devia estar ha muito concluido. No prolongamento da linha do Tamega alem de Chapa nada se fez. Pouco se trabalha no prolongamento da linha de Portalegre como lentamente prosegue o ramal de Silves.

Por falta de recursos? Não. Ficaram por aplicar muitos milhares de contos. E todavia ha quasi dois anos que foram entregues á C. P. os C. F. E. sem que se desprendessem das teias de aranha burocratica finamente urdidas, mas assás resistente para travarem toda a acção.

Nada se resolveu sobre a linha do Val do Lima, menos presando os estudos feitos e conclusões assentes e unanimemente aprovadas e lá se anda a gastar inutilmente dinheiro com estudo de linha sobre estrada onde está indicado construi-la em leito proprio.

Dois anos vão passados sobre a concessão de varias linhas á Companhia do Norte de Portugal, assegurando a realisacão gradual da rede secundaria do Minho e mais de um ano sobre o contrato e todavia tem-se inutilisado a boa vontade da Companhia, pondo-se todos os embaraços á realisacão de um programa. Alega-se a defesa dos interesses do Estado,



Carlos d'Ornellas

com a qual se lhe causam e portanto ao País prejuizos enormes.

No capitulo das realisações apenas podemos registar a conclusão do troço da linha mineira do Lena da Batalha à mina de Bezerra.

Proseguiram os trabalhos da revisão do plano da rede ferroviaria, tendo-se realizado os respectivos inqueritos das partes Sul e Norte do Paiz.

A reunião da Conferencia Luso-espanhola deu lugar á definição das ligações internacionais de via larga e estreita que importa realizar entre os caminhos de ferro dos dois países e á proposta de varias providencias tendentes a melhorar os serviços ferroviarios que interessam ao trafego internacional.

Uma comissão tecnica estudou metodicamente e no seu conjunto o problema das estações de caminhos de ferro em Lisboa. Em artigos de 16 de abril e 1 de junho recordei os antecedentes e supuz o que me parecia a melhor solução.

A Comissão apresentou o seu relatório propondo uma estação fluvial no terra-pleno da Alfandega e a grande estação de passageiros a par do Campo Grande.

Embora discorremos dessa, solução desde que ela teve a seu favor o voto quasi unanime da Comissão importava realisa-la sem demora. Bastariam dois meses para a elaboração e aprovação do projecto da estação fluvial. Pois só agora se pensou a serio em construi-la tendo-se perdido quatro mezes pelo menos.



O quadro tipografico e o pessoal da administração da Gazeta

Foi estudado no seu conjunto o problema da classificação dos nossos portos e da ordem de precedencia das obras que neles importa fazer, devendo esse estudo ser intimamente relacionado com o das respectivas serventias por caminho de ferro. A Comissão tecnica terminou já o seu trabalho, urgindo entrar sem delongas no caminho das realisações.

Não deixaremos de registar com aplauso a substituição de carruagens da Companhia dos W. L. que circulam no *Sud Express* por outras novas, do tipo mais recente, tendo 4 compartimentos de um cama só, e esplendida suspensão e rolamento.

Tambem ocorreu um facto de grande importancia para o nosso trafego internacional: a constituição de Companhia de Oeste de Espanha pela fusão das linhas do M. C. P. e Oeste de Espanha, S. F. P., M. S., M. Z. O. V., Avila a Salamanca, Pontevedra a S. Tiago, Betanzas a Ferrol, á qual ficam pois pertencendo todas as ligações fronteiriças salvo a de Badajoz,

o que facilita a organização harmonica dos serviços internacionais. A linha de Madrid-Caceres vai receber carris reforçados sendo posta em condições de aceleração de marchas.

E é tudo o que figura no activo de 1928.

E' pouco. Oxalá no ano que ora começa haja maior actividade, cessando todos os embaraços postos ao exercicio de iniciativas fecundas, empenhadas em dar incremento á nossa rede de caminhos de ferro.

Fusão da Previdencia do Ferroviario do S.S. com a sua congenere do M. D.

Pelos corpos administrativos da Previdencia do Ferroviario do Sul e Sueste vai ser solicitada autorização ás diferentes empresas ferroviarias para que seja afixado nas estações das suas linhas um aviso convidando o pessoal ferroviario do continente a inscrever-se naquella Previdencia.

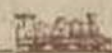
Nos termos do decreto n.º 16.172, de 29 de novembro ultimo, póde a inscrição ser feita, independentemente da idade e inspecção medica, durante o prazo de 60 dias, fixados no mesmo decreto.

A referida instituição, onde acaba de dar ingresso a Previdencia do Ferroviario do Minho e Douro, com os seus 3.000 socios, garante actualmente uma doação de 6.000\$00 a 7.000\$00, que poderá ser elevada após a aprovação dos novos estatutos, paga logo a seguir

ao falecimento do sócio, colocando, assim, os que lhe são queridos ao abrigo da miseria.

A Previdencia do Ferroviario do Sul e Sueste, cuja designação vai ser alterada, é a mais completa e cabal demonstração de quanto póde e vale a solidariedade dos trabalhadores de caminhos de ferro, tendo desde o seu inicio, em 1925, sido pagos varios subsidios ás familias dos 160 socios falecidos, na importancia de 1.223:121\$00.

Os boletins de inscrição devem ser pedidos nas estações e depois de preenchidos pelos interessados enviados á Direcção Geral de Caminhos de Ferro, rua de S. Mamede, ao Caldas, 63, Lisboa.



NUMEROS ESGOTADOS

A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

OS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES

E AS SUAS

LIGAÇÕES FERROVIARIAS (*)

IV

Por J. FERNANDO DE SOUZA

No seio da actual Comissão Administrativa manifestam-se duas correntes de opinião. Dão uns a preferencia á melhoria de protecção do porto exterior pela construcção do quebra-mar projectado. Entendem outros que deve ter a precedencia a doca n.º 1 com uma parte da n.º 2, conforme propoz Wickham, para manobra dos navios. Os que professam a primeira opinião concordam todavia com a simultaneidade das duas obras, caso caibam nos recursos de que se dispõe.

E como não ha projecto aprovado do quebra-mar, e os trabalhos da Comissão Técnica de 1913 não foram relatados, nem deram logar a resolução governativa, importa, sem perda de tempo, encarregar nova Comissão de três engenheiros especializados, de que faça parte o engenheiro Carvalho da Assunção, unico sobrevivente da de 1913, de apreciar esse projecto, actualisando o orçamento e considerando a hipotese de se construir agora parte apenas do quebra-mar, 400 a 450 m. d'extensão, adiando-se a parte mais profunda e cara, até que a experiencia mostre a sua indispensabilidade. (*Vide N. B. final*).

Quanto ás dragagens e quebramento de rochas, são todos concordes em reconhecer a sua necessidade para aumentar a area de grandes fundos do porto de abrigo e a quietação das aguas. Ha mesmo quem dê a preferencia a êsse melhoramento e assim procedeu a ultima Junta, contractando a sua execução com a casa Bilfinger.

Caso fique sem execução o respectivo contracto, convirá adquirir uma draga igual á draga *Porto*, um quebra-rochas do maximo rendimento possivel e um potente rebocador de alto mar para rebocar os batelões da dragagem e fazer serviço permanente em Leixões. Todo êsse material: draga, quebra-rochas e rebocador, pode ser utilizado nos diversos portos da zona do Norte. Podem-se aproveitar para a sua aquisição os recursos das dotações alemãs. Desde que esse material exista, a solução mais economica é fazer o aprofundamento da bacia por administração.

Quanto ás ligações ferroviárias, factor primacial e indispensavel da actividade comercial do porto, estudadas e previstas.

Vae ser finalmente concluida a linha de circunvalação de via larga, de Contumil a Leixões, ligada tambem com Ermesinde. O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro atribuiu-lhe dotação para ser concluida em trez anos, no que está naturalmente empenhada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Na ultima variante estudada por esta a estação é colocada ao Norte das docas, tendo como anexo um posto de triagem, do qual se derivarão as linhas para os terraplenos do lado Sul.

Conjunctamente deverá ser construido o troço de via estreita de Trofa á Senhora da Hora, para ligação das linhas da Pova e Gomarães, ao qual converge o feixe de linhas secundárias do Minho e Traz-os-Montes, sendo a linha da Pova alargada para 1 m., melhoramentos cuja execução tem sido lamentavelmente demorada por dificuldades burocraticas.

Em 1921 dirigiu-se a Comissão, que fôra então encarregada de estudar o regimen das sobretaxas e a sua melhor applicação, á Junta Autonoma de Douro-Leixões, ponderando a necessidade de contar nas instalações commerciaes com o acesso das linhas, tanto de via larga como estreita, fixando-se para estas a via normal de 1 m., que ia ser adoptada pela Companhia da Pova.

Em officio de 21 de Julho de aquelle ano a Junta concordou com a necessidade do acesso da via estreita ao porto simultaneamente com a via larga, achando conveniente a adopção da bitola uniforme de 1 m.

Importa sobremaneira que nos projectos dos caes das docas se tenha em conta esta dupla serventia.

Convem ainda que se ligue o mais depressa possivel com as linhas indicadas o caes do molhe Sul do porto de abrigo, que, apesar da falta frequente de quietação das aguas, presta já valiosos serviços. Assim, a tonelagem carregada e descarregada cresce de ano para ano apesar da exiguidade de extensão

(*) Vide *Gazetas*, de 16 de novembro e 1 e 16 de dezembro ultimos.

de caes e de falta de acesso por caminho de ferro, tendo atingido as seguintes tonelagens com as respectivas receitas:

Anos	Numero de embarcações	Tonelagem	RECEITA em Escudos
1924	1.018	21.866	76.505\$00
1925	1.083	29.083	120.082\$00
1926	1.891	55.740	164.921\$00
1927	3.680	48.313	238.968\$0\$

Esse caes pode ser prolongado para o lado da curva do molhe, prestando assim valiosos serviços, não só enquanto não existirem docas interiores, como posteriormente e conjunctamente com elas.

Pensa-se no delineamento de nova estação de via larga, possivelmente situada nas proximidades da Boa Vista e ligada com a linha de circunvalação, esse troço, partindo de Valadares, transporia o Douro em ponte no local da Arrabida.

Não deve ser esquecida a ligação, com o porto de Leixões, da rede de via estreita ao Sul do Douro, que pode ser transposto ou perto de Crestuma ou na mesma ponte que a via larga na Arrabida.

Quanto ao porto do Douro, deve ser posta de parte a ideia de ligação directa com Leixões, pelo menos em futuro proximo, bastando para o serviço dos seus terraplenos o prolongamento rigorosamente marginal do ramal de Porto-A para jusante da Alfandega, como simples via de serviço dos caes que se forem construindo até o Ouro.

Resta examinar a questão das instalações para serviço da pesca.

E' grnde a importancia do respectivo movimento nos portos de Douro e Leixões, pela proximidade dos grandes mercados do Porto e Gaia e região suburbana, e ainda pela falta das devidas condições nos portos vizinhos de Vila do Conde e Povia.

O acesso das linhas fersas aos caes aumentará essa importancia.

Vê-se pela estatística reproduzida no começo deste relatorio quão importante é a pesca servida pelos portos do Douro e Leixões, que em 1927 atingiu o valor de 29.382 contos, ocupando pois o terceiro lugar. E todavia tanto um como outro oferecem apenas insufficiente abrigo aos barcos, faltando em ambos as mais rudimentares instalações para o tráfego do peixe e seu transporte por caminho de ferro.

O Douro de modo nenhum pode ser um porto de pesca propriamente dito. Aflue ali uma tonelagem grande de peixe, porque a cidade constitue para ele mercado importante.

Em Leixões nada existe do que caracteriza um porto de pesca moderno e escasseia o espaço para

o instalar. E' de aupôr que parte do tráfego de peixe de Leixões se distribua pelos portos da Vila do Conde e principalmente da Povia, quando ofereçam as seguranças e comodidades necessárias, mas o grosso do movimento actual continuará em Leixões e será favorecido pelas ligações ferroviárias.

E' no angulo formado pela praia com o molhe Sul que se poderão localizar as construções precisas: armazens, casa de lota e de venda, frigorificos, depositos de petrechos, servindo o molhe Sul para a atracação, isto depois de assegurada a quietação das aguas dentro do porto. Pelo seu aprofundamento se aumentará a area para abrigo de navios, de modo que esta não seja cerceada pela coexistencia do porto de pesca.

* * *

E' necessario fazer uma referencia ao molhe normal á praia, á entrada da doca n.º 1, que figura no projecto Loureiro para diminuir nela a agitação das aguas e servir para atracação de vapores de passageiros, fechando o que se chama o anteporto.

E' uma obra util, que pode porém ser adiada até se manifestarem os efeitos do aprofundamento do porto de abrigo e do novo quebra-mar.

* * *

Quanto ao regimen administrativo dos portos do Douro e Leixões, julgo que devem continuar ambos sob a acção da mesma colectividade, cuja composição pode ser semelhante á que a Comissão votou para o porto de Lisboa: um presidente de nomeação do Governo, o chefe do departamento marítimo, o engenheiro do porto, um delegado dos Caminhos de Ferro de via larga e outro dos de via estreita, além dos representantes das forças economicas.

Quanto a receitas, importa assegura-las com a possivel largueza e mediante taxas locais. A situação financeira é hoje a seguinte:

O imposto do commercio marítimo (lei n.º 1628 de 20 de Agosto de 1920 e D.º n.º 8263 de 25 de Setembro de 1922) rendia 418 contos mensaes, reduzidos pelo D. n.º 14.647 de 3 de Dezembro de 1927 a 220.

Os impostos de caes e ancoragem rendem 120 contos mensaes e as taxas cobradas directamente pela Junta 50. Soma tudo 390 contos ou 4.680 anuaes.

As despesas são as seguintes:

Encargos obrigatórios diversos	150.700\$00
" de emprestimo	707.392\$00
Pessoal	2.400.000\$00
	<u>3.258.092\$00</u>

No presente ano ha que dispender com as obras a cargo do contractista Reynaud, incluindo a indem-

nisação pela rescisão do contrato, 4.365.000\$00. Somado tudo 7.623.093\$00, o que representa um deficit de cerca de 2.794 contos, attribuido principalmente á diminuição das taxas do commercio marítimo e falta de entrega de verbas inscritas no orçamento geral do Estado, somando 1.967.337\$40.

Por isso pediu a Junta, com sobeja razão, que, tendo em conta a 1.^a classe a que o porto pertence e a realização das circunstancias previstas na Lei N.º 1437 de 30 de Maio de 1923, se abrisse a seu favor um credito para pagamento das despesas em divida, derivadas das obras a que a mesma Junta procedeu.

É indispensavel desafogar a sua situação e assegurar-lhe os recursos precisos, fornecidos pelo Tesouro ou obtidos de tributação especial.

*

Em conclusão, entende:

- 1.º — que os portos Douro-Leixões, que se completam, devem formar reunidos uma unidade de exploração, sujeitos á autoridade de uma corporação autonoma de composição analogá á que para o porto de Lisboa se resolveu propôr;
- 2.º — que as obras a fazer no rio Douro devem ser executadas gradualmente, subordinando-as ao plano aprovado, conforme os recursos disponiveis e sem prejuizo do de Leixões;
- 3.º — que é urgente construir o caes da Estiva, prolongando até ahi pela frente da Alfandega o ramal do Porto-A, obra estimada em cerca de 3.000 contos;
- 4.º — que no porto de Leixões urge empreender simultaneamente:
 - a) — as dragagens e quebramento de rochas, de preferencia por administração, adquirindo uma draga, um quebra-rochas e um rebocador de alto-mar, que ficarão pertencendo ao parque de dragagens do Norte;
 - b) — a doca N.º 1, com o fundo á cota -8,^m5, recorrendo-se aos caes em estacada á frente de empedrados e de muros sobre enrocamento á cota -4^m;
 - c) — o quebra-mar de protecção enraizado no Leixão e com o comprimento de 400^m apenas, ficando o seu prolongamento ulterior dependente das indicações da experiencia.
- 5.º — que a construção do quebra-mar deve ser precedida da elaboração de um projecto defini-

tivo baseado no estudo minucioso da obra por uma comissão de que faça parte o engenheiro Carvalho da Assunção e que supra a feita do parecer e projecto da de 1913;

- 6.º — que póde ser adiada a construção do molhe do ante-porto;
- 7.º — que urge construir o caminho de ferro de circunvalação e trazer até o molhe Sul uma via de serviço;
- 8.º — que convem prolongar o caes ao longo do molhe Sul;
- 9.º — que se devem projectar no terreno proximo da origem do molhe Sul as instalações do porto de pesca;
- 10.º — que é indispensavel o prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões, bastando leva-lo até o terrapleno do Ouro quando este seja construido, e sempre marginal;
- 11.º — que urge construir a ligação da Trofa á Senhora da Hora e uniformisar a largura da via das linhas ligadas;
- 12.º — que além das receitas proxenientes de tributações e taxas especiaes, deve o Estado dar á Junta os subsidios necessários para completar a dotação de que ela carece e liquidar o deficit actual.

Lisboa, 14 de Noxembro de 1928.

N. B. — Depois de escrito este relatorio, notei que por lapso foram omitidas algumas considerações essenciaes acerca das obras a fazer nas quaes se funda a conclusão n.º 4 e que deviam figurar a pag. 16.

Numa visita que fiz ao porto de Leixões, acompanhado pelo vogal sr. Cid Perestrelo, foi o assunto examinado e demoradamente discutido com a Comissão Administrativa, obtendo-se o seu acordo sobre os seguintes pontos:

- a) — E' dispensavel a construção immediata de parte da doca n.º 2 para os navios voltarem a prôa para a saída, pois tendo a boca da doca n.º 1 75 m. de largura, podem sair de pôpa com um rebocador ao lado;
- b) — Convem adoptar os alvitres do engenheiro Antonio Belo atraz referidos, reduzindo a 8,5 m. a profundidade da doca n.º 1 e adoptando o tipo de caes economico, tendo estacada á frente;
- c) — O quebra-mar deve ser limitado numa primeira fase a cerca de 400 m. de extensão, prolongando-se mais tarde se a experiencia assim o aconselhar;
- d) — Pode ser adiada a construção do molhe do ante-porto.
Por esta forma reduzem-se consideravelmente as despesas numa primeira fase, tornando-se mais facilmente exequivel a construção simultanea da doca n.º 1 e do quebra-mar exterior.

NOTAS E COMENTARIOS

NO penultimo numero da Gazeta, a proposito da inauguração do caminho de ferro Cuncu-Ventimiglia-Nice, referimo-nos ao, que um jornalista disse a respeito da ligação ferroviaria da França e da Inglaterra, pelo tunel da Mancha, que é um pouco, para ingleses e francezes, como a ponte sobre o Tejo para nós.

Foi um jornalista francez que se permitiu a irreverencia de dizer a respeito do tunel da Mancha — pouco mais ou menos o mesmo que quasi todos os jornalistas portuguezes tem dito a respeito da ponte sobre o Tejo, da irrigação do Alemtejo, do palacio da Justiça e d'outros grandiosos projectos nacioais cujo quinquagesimo anniversario natalicio o Diario de Noticias já celebrou ha muito tempo na respectiva secção.

Eu acho que a irreverencia dos jornalistas, quando é — como quasi sempre é — arremessada com espirito, constitue uma das características mais interessantes dos que trabalham na imprensa e mais reveladora de valôr. Eu acho um sabor delicioso nas ironias com que os jornalistas por vezes rompem os panos de fundo, os panos de bôca, as variadas peças de scenario de que a diplomacia se serve para representar as comedias natioas e sôrnas, do seu velho repertorio.

Essas ironias sabem-me a rainunculo da Sardenha, áquele rainunculo a que Camilo se referiu para explicar o riso sardonico, em confronto com o riso dos que em lugar de comerem rainunculo comem orelha de porco, segundo ele diz, creio que no Mulher Fatal.

Falou o signor Giuratti na estação de Breil. Depois falou o Sr. Tardieu que disse pausadamente, por conta, peso e medida, palavras dirigidas á sombra do Duce, palavras lãudatorias para a harmonia perfeita, para a perfeita colaboração das raças latinas, manifestadas solenemente naquela obra grande de ligação da França com a Italia, sobretudo naquella tunel de Erbossiera, em que ficou talhada uma boca suplementar para a hipotese de deixarem de ser perfeitas aquellas harmonia e colaboração.

Foi realmente um espectáculo diplomaticamente brilhante. As brizas da paz perpetua fazem lo ondular brandamente as bandeiras italianas e francezas, as tropas clinhadas ao longo da linha, o sr. Tardieu comendo macarroni com o sr. Giuratti, os discursos dos dois eminentes homens de estado.

Mas ha lá alguma coisa que valha a irreverencia do jornalista francez, falando, a proposito, do triste fado do tunel da Mancha!

E' certo que um jornalista pouco vale, protocolarmente.

Toda a gente sabe que, protocolarmente, quem vale são os grandes politicos que falam para toda a gente a verdade official, que é uma coisa em que ninguem acredita.

Mas toda a gente sabe tambem que a verdade, a verdade autentica, aquella que nem sequer tem o manto diaphano da fantasia do Eça, é dita pelas pessoas irreverentes, entre ellas aqueles jornalistas que parece que não falam para ninguem mas em quem toda a gente acredita.

E', porém, interessante registar que neste caso do tunel da Mancha não ha irreverencia apenas da parte dos jornalistas. Tambem a ha da parte de alguns politicos, como se verificou no dia 12 de Novembro no parlamento inglez.

Mr. Thurtle perguntou ao primeiro ministro se ele podia declarar se a assinatura do pacto Kellogg tinha produzido alguma alteração na attitude do governo relativamente á construção do Tunel do Canal.

E Mr. Baldwin respondeu: Eu não estou preparado para voltar a tratar do assunto neste momento.

I am not prepared to re-open this question at the present time.

Concisão esta que se me afigura ser a concisão de todos os politicos que não podem ou não querem dizer a verdade e me dá a convicção de que a ligação ferroviaria da Inglaterra com a França continuará por muitos anos a fazer honrosa companhia aos nossos projectos a que fiz referencia.

TACITUS.

AS GRANDES ESTAÇÕES

Kaserne, a bela estação de mercadorias de Johannesburgo, da South African Railways, serviu de objecto para um interessante artigo da S. A. Railways and Harbours Magazine que a aponta como a maior das grandes instalações ferroviarias da especie, existentes no Continente Africano. Essa estação ocupa uma area de aproximadamente 75 hectares ou sejam 750.000 metros quadrados em que estão assentes 50 quilómetros de linha ferrea. Nove armazens, com um espaço de mais de 20.000 metros quadrados, destinam-se ás mercadorias que exigem mais cuidadoso abrigo e dois terraços cobertos destinam-se a mercadorias mais peçadas e estão para isso providos de dois guindastes electricos de 30 e 35 toneladas e de um de 3,5 toneladas.

Durante um ano esta estação fez 1.800.000 despachos, teve um movimento de 1.400.000 toneladas de mercadorias, e de 1.900.000 cabeças de gado e de 770.000 guias e avisos.

No trabalho dos armazens estão empregados 804 europeus e 531 negros e nativos que receberam de vencimentos durante um ano 217.700 libras ou sejam aproximadamente 22.000 contos.

Alem destes ha 184 escurituarios, 6 inspectores, 12 capatazes, 89 fiscaes, 52 guardas e 420 carregadores, todos europeus.

NOVOS ASSINANTES — UM AGRADECIMENTO

Por intermedio do sr. Joaquim Alves da Mata, nosso presado assinante e praticante habilitado na estação de Abrantes, inscreveram-se como assinantes da Gazeta dos Caminhos de Ferro, os srs. Guilherme Pereira, factor de 1.ª, Antonio Domingos, factor de 2.ª, Carlos Sanches, factor de 3.ª e os praticantes habilitados srs. Manuel Vicente Justo, Estevam de Almeida e Manuel Augusto Jacinto, todos da estação de Abrantes.

O sr. Joaquim Alves da Mata, que foi o mais classificado dos praticantes de Abrantes, que fizeram exame no dia 24 de Novembro, e em que todos ficaram aprovados, pede-nos, em seu nome e no dos seus camaradas, que tornemos publico o seu agradecimento aos factores de 1.ª e 2.ª srs. Francisco Ribeiro e Manuel Antonio, que, com inteligencia e dedicação, foram seus instrutores.

DURANTE muito tempo esteve em estudo um projecto de construção dum caminho de ferro completamente novo entre Londres e Paris. Este projecto foi agora tornado publico num volume de 300 páginas intitulado: *Proposed London and Paris Railway: London and Paris in 2 hours 45 minutes*.

O autor é Mr. William Collard. Vende-se na casa P. S. King & Son, Orchard House, Westminster e custa 10 s. 6 d.

Se merecesse a pena podia jurar que a casa editora não pagou nada á Gazeta — nem a mim, é claro — pelo reclamo ao volume a cuja confecção o autor dedicou muitos anos de estudo.

Ainda não ha muito tempo que na *Gazeta* me referi ao *tunel da Mancha* com aquele espirito cético com que todos nós, jornalistas, nos temos referido mais duma vez á nossa ponte sobre o Tejo, ao nosso Palacio da Justiça e a todos os outros nossos projectos mirabolantes que, se houvessem sido realizados a seguir á sua erupção, já estariam ha muitos anos na categoria das coisas velhas, decrepitas, que carecem de reparação urgente.

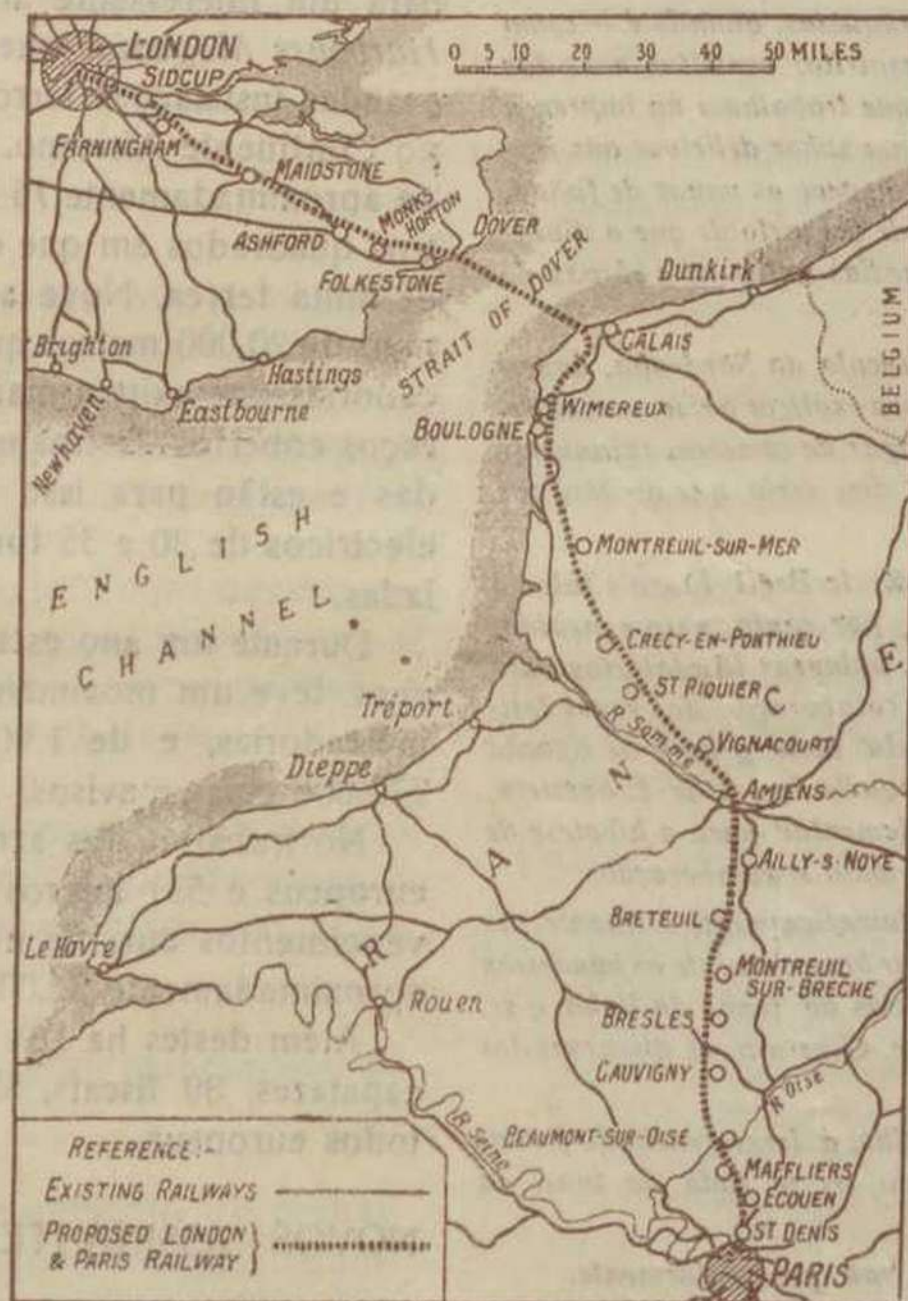
Eu, porém, sou a lealdade em carne e osso e, por isso, embora me pareça que o novo projecto do *tunel da Mancha* terá ainda — pelo menos durante muitos anos — a sorte dos outros, julgo-me obrigado a dar o resumo dele.

Vamos então a vêr.

O projecto estabelece a construção duma linha ferroviária eléctrica de via larga (7 pés) adaptada para comboios com um peso bruto

SERÁ DESTA? O TUNEL DA MANCHA

O NOVO PROJECTO DE Mr. WILLIAM COLLARD — DE LONDRES A PARIS (420 QUILOMETROS) EM 2 HORAS E 45 MINUTOS



de 550 toneladas. A tracção seria feita por meio de locomotivas electricas podendo atingir a velocidade de 120 milhas (200 quilometros) por hora e realizando a viagem Londres-Paris em 2 horas e 45 minutos a uma velocidade media de 92 milhas (150 quilometros) por hora. A nova linha medirá 253 milhas (420 quilometros).

A estação terminus de Londres seria no distrito de Westminster, em Horseferry Road a uma altura de 19 metros sobre o nivel do mar. A linha atravessaria o Tamisa por uma nova ponte a esse nivel, subindo, a 1/750, os 31 quilometros de Peckham, por Lewisham, Sidcup, Farnham, Fankham Green até Ridley e descendo, a 1/880, os 12 quilometros de Trottiscliffe, Addington, até Leybourne. De Leybourne a Maidstone um plano de 6 quilometros.

De Maidstone a linha iria até Len Walley, com estações em Bearsted, Leeds Castle, Harrietsham e Monk's Horton.

Neste ponto, descendo a 1/165, a linha entraria no tunel aproximadamente a 18 quilometros do canal. O tunel do canal propriamente dito teria quasi 40 quilometros segundo o projecto agora dado a publico. Chegando sobre a margem franceza, a linha seguia ainda em tunel quinze quilometros numa subida a 1/185 sendo assim de 73 quilometros o comprimento total do tunel.

Saindo do tunel, a linha passaria perto de Ambletense, Wimereux, Boulogne, Montreuil-sur-Mer, Amiens, Vallé de Noye, com estações em Ailly-sur-Noye, La Faloise e Breteuil. Diga-se de passagem que todas estas terras são conhecidas dos soldados portuguezes que por lá andaram durante a guerra.

Depois de passar o tunel de Noyers St. Martin, a linha atingiria 120 metros sobre o nivel do mar em Montreuil-sur-Breche.

Deste ponto passaria por Hermes, Caucigny e Persan e atravessaria o Oise por um viaduto em Beaumont-sur-Oise.

Vencendo os 17 quilometros de Maffliers a St. Denis, passando Ecouen, a linha atingiria a estação terminus de Paris, que seria na Rua de St. Lazare.

O projecto não se limita a estabelecer um serviço directo entre Londres e Paris, mas inclue um sistema de ligações electricas suburbanas directas tanto em Londres como em Paris e uma ligação com a costa. O projecto estabelece a construção de 4 linhas de Londres até á entrada do

tunel, das quais só duas o atravessariam ficando especialmente destinadas ao tráfego continental e duas outras linhas destinadas ao tráfego suburbano de Londres.

Em França proceder-se-hia da mesma forma: 4 linhas até á entrada do tunel do Canal e duas linhas adicionais de Paris a Beaumont-Persan, para a zona suburbana.

O projecto prevê um movimento anual de 8.333.333 passageiros.

A despesa com a execução do projecto é calculada em 189.177.094 libras cabendo 30.811.200 libras á construção do tunel.

As receitas estão calculadas em 35.000.000 de libras, dando um lucro anual de 12.000.000 de libras.

O livro encara também, com optimismo, o projecto sob os pontos de vista naval e militar que são, evidentemente, os aspectos d'onde poderá derivar o maior embaraço para a execução da obra.

No projecto está calculado que a construção das linhas e do tunel estaria completa, segundo os mais modernos processos de engenharia, em 6 anos e que a obra daria trabalho, directa e indirectamente, a um minimo de 50.000 homens da região.

Eis em resumo o projecto que se tornou publico agora e que tem motivado os mais apaixonados comentarios nos paizes directamente interessados no caso.

A nossa impressão é a de que, apesar do pacto de Kellogg, ainda não será desta que o projecto do tunel do Canal deixará de fazer a mais honrosa das companhias ao projecto da nossa ponte sobre o Tejo e a outros projectos nossos que vão arrastando a sua inofensiva velhice no ambiente morno em que se desenvolvem as nossas fantasias.

A Grã-Bretanha é uma ilha e pretende transformar-se numa península, porque outra coisa não ficaria sendo afinal desde que ficasse ligada ao continente por esse istmo que seria o tunel da Mancha.

A Europa — especialmente a França — ficaria com esse apêndice e, por consequencia com o receio constante da... apêndicite, que é, como toda a gente sabe, uma doença grave, obrigando a uma intervenção cirurgica dolorosa e dispendiosa, sobretudo quando se trata duma intervenção cirurgica de caracter internacional.

Emfim, façamos votos por que nos enganemos e que o tunel da Mancha seja, dentro de poucos anos, uma realisação grandiosa a desfazer o pessimismo com que encaramos as manifestações de pacificação mundial.

C. Rodrigues

FERROVIARIOS APOSENTADOS

Pelo Ministerio do Comercio e Comunicações foi publicado o seguinte decreto precedido de largos considerandos justificativos:

Art. 1.º — Todos os actuais reformados da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, que não tenham na data deste decreto atingido a idade de cinquenta e cinco anos, para o pessoal a que se refere o art. 22.º do decreto n.º 16.242, e de sessenta anos para o restante pessoal, serão sujeitos a uma nova junta medica, que julgará da sua aptidão para o serviço, de fórma a determinar quais os que devem voltar á actividade, e os que por absoluta incapacidade, devem continuar na situação de reformados.

Art. 2.º — E' o Governo autorizado a nomear uma junta medica especial para efeito do disposto no artigo anterior.

Art. 3.º — Fica revogada a legislação em contrario.

A doutrina deste decreto e do decreto n.º 16.242 a que ele faz referencia deu, porem, motivo a reclamações de ferroviarios por eles abrangidos, tendo uma comissão delegada do pessoal aposentado dos Caminhos de Ferro do Estado conferenciado com o sr. Ministro do Comercio, a quem pediu que os reformados com mais de 30 anos não sejam sujeitos a nova junta medica e que as disposições do decreto n.º 16.242 só sejam applicaveis ao pessoal que opte pelas suas vantagens.

O sr. Ministro do Comercio declarou aos comissionados que os citados decretos não prejudicavam os ferroviarios aposentados, antes os beneficiavam evitando desigualdades, mas prometeu estudar as reclamações apresentadas.



“ACTUALIDADES”

Anuncia-se para o dia 13, o aparecimento do jornal literario e noticioso *Actualidades* que se publicará aos domingos.

São respectivamente seus director, redactor principal e secretario de redacção, os srs. Americo Covões, Julião Quintinha e Pinto Quartim.

Com um brilhante corpo redactorial em que se contam nomes dos de maior destaque no meio literario, com um interessantissimo programa de secções, e uma orientação moderna de tecnica e de propaganda, certos estamos de que *Actualidades* vai marcar como uma publicação digna de simpatia do publico e da categoria mental dos seus colaboradores.

Aguardamos, pois, com muito interesse, o primeiro numero.

Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Relatório de Agosto

a) SITUAÇÃO FINANCEIRA

As receitas do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques durante o mês de Agosto de 1928, atingiram, segundo o balancete de «Caixa e Bancos», a importância de £ 84.430, mostrando um aumento de £ 16.924 comparado com o mês de Agosto de 1927. As despesas, realizadas nos termos do orçamento, atingiram a importância de £ 82.590, ou seja um aumento de £ 447 em relação a igual mês do ano anterior.

As receitas brutas do tráfego do porto e Caminhos de Ferro no mês de Agosto de 1928 foram de £ 51.864, mostrando um decrescimento de £ 1.487 em relação às realizadas em Agosto de 1927.

b) TRAFEGO DE PASSAGEIROS

A totalidade de passageiros transportados nas diferentes linhas durante o mês de Agosto de 1928, foi de 24.448, enquanto no mês de Agosto de 1927 foi de 25.480 havendo um decrescimento de 1.032.

O numero de lugares oferecidos foi de 39.233, o que prova ter havido um excesso de lugares, que ficaram vagos de 14.785.

A receita de bilhetes vendidos foi de £ 4.861, enquanto que em Agosto de 1927 foi de £ 4.643.

c) TRAFEGO DE MERCADORIAS E MINERIO

A totalidade de mercadorias e mineral, excepto carvão, transportado durante o mês de Agosto de 1928, foi de 56.130 toneladas, havendo um aumento em relação a Agosto de 1927 de 3.921 toneladas. As receitas brutas deste tráfego foram de £ 31.091, mostrando um decrescimento de £ 1.695 em relação a Agosto de 1927.

d) GROSSA MERCADORIA E TONELADAS MILHAS

Os numeros seguintes dão indicação da tonelagem transportada da grossa mercadoria, e o numero de toneladas milhas.

Mercadorias — excepto minério e carvão —	ton. 48.868	ton. milhas
Minério — excepto carvão —	ton. 7.261	339.355
Carvão (incluindo 2.615 ton. para CFML)	ton. 62.937	3.461.535
Total	ton. 119.067	
Gado	1.088 cabeças	

No mês de Agosto de 1927 o total transportado foi de: 95.271 toneladas (incluindo o carvão para C. F. L. M.). Houve portanto um aumento (excluindo o carvão para o C. F. L. M.) de 23.796 toneladas.

e) TRAFEGO DE CARVÃO

O carvão para bunkers e exportação transportado atingiu a quantidade de 55.753 toneladas; para consumo no C. F. L. M. 2.615 toneladas e para consumo local 4.569 toneladas. O total foi de 62.937 toneladas, tendo havido um au-

mento de 18.250 toneladas em comparação com a quantidade transportada no mês de Agosto de 1927.

A receita produzida pelo transporte de carvão foi de £ 6.255 ou seja mais £ 1.633 do que em igual mês do ano anterior.

f) TRAFEGO DE FRUCTA, MILHO, FARINHA, VEGETAIS E ASSUCAR

Da União foi transportado para Lourenço Marques pelo Caminho de Ferro, fructa, milho, farinha, vegetais, etc. no peso de 1.110 toneladas no mês de Agosto de 1928. De Lourenço Marques para a União foram transportadas 1 758 toneladas de assucar e 776 toneladas de fructa.

g) ESPECIALISAÇÃO PELAS DIFERENTES LINHAS

1) Comboios de passageiros e mercadorias:

LINHA DE RESSANO GARCIA:

17.980 trens milhas; mercad. transportadas, 114 251 ton.; passageiros transportados, 17.345.

LINHA DA SWAZILANDIA:

3.018 trens milhas, mercad. transportadas, 848 ton. passageiros transportados, 1.389.

LINHA DE XINAVANE:

5.220 trens milhas; mercad. transportadas, 848 ton. passag. transportados, 2969.

LINHA DE MARRACUENE:

1.035 trens milhas; mercad. transportadas, 651 ton. passag. transportados, 1.602.

LINHA DE GAZA:

2.520 trens milhas; mercad transportadas, 694 ton.

2) Gado

Linha de Ressano Garcia:	428 cabeças	—	receita £ 31
» da Swazilandia:	205	»	— » £ 24
» de Xinavane:	455	»	— » £ 73

3) Receitas pelas diferentes linhas

Linha de Ressano Garcia	£ 41.125
Linha da Swazilandia	£ 376
Linha de Xinavane	£ 1.481
Linha de Marracuene	£ 512
Linha de Gaza	£ 750
Total	£ 44.244

4) Serviço do Porto

As receitas provenientes da Exploração do Porto subiram a £ 7.620 ou seja menos £ 1.607 do que em igual mês do ano anterior. Entraram 69 navios, com a tonelagem de 354.748 ton., ou sejam menos 5 do que em igual mês do ano findo. O numero de passageiros embarcados foi de 2.681 e o de desembarcados foi de 3.403 em comparação com

2.001 e 3.626 em Agosto do Ano findo. A carga carregada foi de 10.673 toneladas, excepto carvão, que atingiu 55.684 toneladas, em comparação com respectivamente 7.576 toneladas e 42.523 toneladas no mesmo mês do ano findo.

A carga descarregada foi de 30.642 toneladas, enquanto em Agosto de 1927 foi de 39.186 toneladas.

h) SERVIÇO DE CAMIONAGEM AUTOMOVEL

Estão sendo tomadas disposições para a montagem do serviço automovel na linha de Goba, em ligação com o serviço automovel do S. A. R., devendo em breve iniciar-se este serviço.

i) INSTALAÇÃO FRIGORIFICA

Está sendo elaborado o projecto de prolongamento da ponte cais em mais de cerca de 250 metros, a fim de se montar uma instalação frigorifica, e bem assim o ante-projecto desta para conter 29 000 caixas de fructa citrina. Es-

tão sendo distribuidas propostas para a construção da instalação, que se presume esteja completa em Abril de 1930.

j) PESSOAL EMPREGADO

No fim do mês de Agosto havia em serviço o seguinte pessoal :

Permanente. . .	375 europeus e assimilados.
Eventual	311 europeus e assimilados e 1.153 nativos.
Em varias obras.	359 europeus e assimilados e 1.483 nativos.
Total . . .	945 europeus e assimilados e 2.641 nativos.

A despesa com pessoal neste mês foi de £ 28.233.

Lourenço Marques, 31 de Outubro de 1928.

O Engenheiro Director,
Pinto Teixeira

Linhas Estrangeiras

LINHA DE PENETRAÇÃO NA SERRA DA ESTRELA

Hespanha — Vai ser posta a concurso, dentro de poucos dias, a construção da linha ferrea de Zafra a Villanueva del Fresno, que ligará directamente Sevilha a Lisboa, por Reguengos. Está constituída uma sociedade formada por diversos bancos, para a adjudicação da linha, que custará 75 milhões de pesetas. O praso para a construção é de 5 anos.

Inglaterra — Em Inglaterra foi construída para a «London Midland and Scottish Railway» uma locomotiva de turbina, tipo Ljungstroen de 200 cavalos.

Posta em serviço, rebocou comboios com uma velocidade de 122 quilometros por hora, podendo elevar essa velocidade a 128 quilometros, com facilidade.

Tem um comprimento — sem os para choques, — de 22^m,53. Com a sua carga completa, de seis toneladas de combustivel e 8^m,86 de agua, pesa 145,3 toneladas, e o seu peso ultrapassa 54 toneladas.

A locomotiva completa consiste em dois vehiculos conjugados, tendo mais ou menos as mesmas dimensões. O vehiculo de frente traz a caldeira, ao passo que a turbina, as engrenagens reductoras e o condensador acham-se instalados no vehiculo trazeiro, que está montado sobre tres eixos motores e um bogis de quatro rodas na parte detrás.

A caldeira do tipo Belpaire, é de 21 kg. e tem 2^m,91 entre as placas tubulares. Os tubos são de aço e formam uma superficie de aquecimento total de 237,5 metros quadrados, á qual devem acrescentar-se 13 metros quadrados de superficie de aquecimento da fornalha. A superficie de superaquecimento é de quasi 60 metros quadrados. O superaquecedor está consti-

A Camara Municipal, a Associação Comercial e Industrial e o Sindicato Agrícola de Nelas, assim como a delegação da Sociedade Propaganda de Portugal na mesma vila, dirigiram uma representação á Comissão Revisora do Plano da Rede Ferroviaria do Paiz, instando pela inclusão nesse plano da linha de penetração da Serra da Estrela, que servirá centros importantes, como Covilhã, Unhais, Loriga, S. Romão, Seia, Nelas e Viseu. Essa linha fôra prevista no plano geral da rede ferroviaria da região entre o Tejo e o Mondego como consta do Decreto de 15 de Agosto de 1907, tendo sido esquecida agora.

Na representação é alegada a importancia industrial e turistica da região a servir pela referida linha, alvi-trando-se que nela pode ser aplicada a energia electrica produzida pelas centrais de Seia que utilizam as quedas de agua da Serra da Estrela.

tuido por tubos de 20,6 milímetros de diametro exterior.

O envolvero da fornalha é de chapa de aço de 11 milímetros. A superficie da grelha é de 2,80 metros quadrados.

A velocidade normal da turbina é de 28.000 a 30 000 rotações por minuto, e as engrenagens reductoras movem o ventilador á razão de 6.000 rotações por minuto.

Peru — O governo concedeu á firma norte-americana Benedurn três extensos terrenos, na região do Amazonas, em troca da construção duma linha ferrea, com 1.100 quilometros ligando com o Pacífico.

As obras estão avaliadas em sessenta milhões de dolares.

Turquia — O governo turco comprou os caminhos de ferro de Anatolia, compreendendo a linha de Hal-dar-Pacha e a de Konia e Odana, com todos os seus ramais.

EM ESPANHA

O SEGURO OBRIGATORIO FERROVIARIO

Obrigações das Companhias ferroviárias

Artigo 19.º — Os caminhos de ferro do Estado e todas as Companhias ferroviárias sujeitas à lei vigente de caminho de ferro, sitas em territorio da Península, ilhas Baleares e Canarias, sejam quais forem a extensão da via e o sistema de tracção, que sirvam comunicações inter-urbanas, ficam obrigadas a cobrar nos guichets, ou por intermedio dos revisores dos comboios em marcha, o imposto-premio estabelecido neste real decreto sobre toda a especie de bilhetes ordinarios, extraordinarios e especiais, passes, suplementos, autorisações, bilhetes complementares e kilometricos, bilhetes de caridade, *carnets* militares e civis de qualquer especie, cartas e bilhetes de embarque militar em comboios não militares, etc., etc.; nos termos e casos previstos neste decreto.

Artigo 20.º — As entidades ferroviárias são directamente responsaveis pela cobrança do imposto-premio e a recusa de pagamento pelo passageiro no guichet ou ao ser solicitado pelo revisor, considerar-se-ha como falta de bilhete procedendo-se do mesmo modo estabelecido pela legislação ferroviária para os passageiros que viajem sem bilhete e com iguais direitos para o revisor.

Artigo 21.º — As companhias ferroviárias e as administrações dos caminhos de ferro do Estado reclamarão da Commissaria do Seguro os talões de seguro necessarios.

Artigo 22.º — As administrações dos caminhos de ferro do Estado e as empresas ferroviárias elaborarão trimestralmente uma conta em que figurará a importancia total cobrada pelas administrações, pelas estações e revisores, analogamente á que se faz para a liquidação do imposto de transporte se remeterão essa conta á Commissaria do Seguro, á disposição da qual terão sempre os elementos indispensaveis para as averiguações que considere convenientes nos escritorios centrais ou nas estações.

Na mencionada conta figurarão separadamente as cobranças do premio do seguro de passageiros e de gado vivo.

A importancia da cobrança será entregue por trimestres nas Delegações de Fazenda das cidades onde estejam instalados os escritorios ou administrações principais das entidades ferroviárias.

Artigo 23.º — As Delegações de Fazenda, darão entrada ás quantias cobradas numa conta especial aberta na Caixa Geral de Depositos de Madrid, á ordem da Commissaria do Seguro obrigatorio.

Artigo 24.º — As quantias entradas na conta especial a que se refere o artigo anterior, serão levantadas livremente, total ou parcialmente, sem pagamento de direitos ou selo, por meio de recibos assinados pelo presidente ou vice-presidente da Commissaria do Seguro obrigatorio indistintamente e pelo tesoureiro da Commissaria.

Artigo 25.º — A Commissaria do Seguro entregará a cada empresa ferroviária, como compensação das despesas de administração do imposto, 4 por cento da cobrança efectuada ficando a cargo das companhias a despesa com o material e documentação necessarios para o serviço.

Artigo 26.º — No caso de falta ou atraso de entrega da

cobrança nas Delegações de Fazenda por parte das empresas ferroviárias, o presidente ou vice-presidente da Commissaria do Seguro procederá á cobrança coactiva, por mandato que remeterá á Delegação de Fazenda respectiva, uma importancia igual á cobrada no trimestre anterior procedendo-se logo, por intermedio dum delegado da Commissaria do Seguro e dum funcionario do corpo de fiscalização de Caminhos de Ferro, á verificação, nos escritorios da entidade ferroviária, da importancia liquida que devia ter-se cobrado, restituindo-se em conta o excedente recebido ou procedendo-se á cobrança coactiva do que se houver recebido a menos.

Do seguro obrigatorio de gado vivo

Artigo 27.º — Em harmonia com o que dispõem os artigos 13 e 15, alíneas b) e c) do real decreto de 25 de Abril de 1928 estabelece-se o seguro obrigatorio do gado vivo que seja transportado pelo caminho de ferro.

Artigo 28.º — A protecção do seguro abrange o gado cavalari, muar, vacum, lanigero, caprino e suino, unicas especies por cujo transporte será exigido o premio.

Artigo 29.º — O seguro obrigatorio do gado vivo não cobre a morte deste por causa de doença anterior ao embarque ou contraídas durante o transporte. Por isto, só se pagará seguro por sinistros directa e indirectamente ocasionados por accidentes ferroviarios durante a marcha dos comboios ou durante o estacionamento dos vagões carregados de gado nas vias e desvios das linhas ferroviárias.

Artigo 30.º — Os tramites do processo de sinistro de gado serão regidos por um regulamento especial.

Artigo 31.º — Com o fim de indemnizar as consecuencias da morte de gado transportado em caminho de ferro, pagar-se-ha, como imposto-premio, 4 por cento da importancia total dos despachos.

O pagamento desta importancia será efectuado contra entrega de um talão-recibo que o despachante conservará em seu poder para as reclamações que possam interessar-lhe, tirando-se as copias necessarias para efeito da contabilidade e liquidação trimestral com a Commissaria do Seguro obrigatorio.

Artigo 32.º — O imposto-premio do seguro sobre transporte do gado em levante consignado ao proprio *ganadero* e por efeito exclusivo de mudança de arribana ou de pastagem, nos transportes habituais ou nos exigidos pelas epizootias, será de 2 por cento sobre a importancia total dos despachos.

Artigo 33.º — A forma e prazos de liquidação do imposto pelas empresas ferroviárias será regulado segundo o que se estabelece para o seguro obrigatorio de passageiros.

Artigo 34.º — Todas as receitas provenientes de seguro de gados entrarão em uma caixa especial, da qual serão pagos os sinistros depois de deduzir 5 por cento para gratificar os empregados das empresas ferroviárias, outros 5 por cento para despesas de administração e facultativos da Commissaria do Seguro obrigatorio e 10 por cento para fundo de previdencia.

Artigo 35.º — No caso de morte de rezes transportadas em caminho de ferro serão postas á disposição da autoridade municipal da povoação mais proxima, se a carne, segundo parecer de técnicos, fôr aproveitavel para fins de beneficencia.

Da Comissaria do Seguro Obrigatorio

Artigo 36.º — Para a gerencia, direcção e administração do seguro obrigatorio serão ampliadas no Ministerio do Trabalho, Comercio e Industria a acção e attribuições da Inspeccão de Seguros, constituindo uma secção que actuará como Comissaria do Seguro Obrigatorio e gozará de autonomia e personalidade juridica plena, com a consequente capacidade juridica para adquirir, possuir, dispôr, alhear, contratar, administrar e administrar-se e personalidade absoluta para estar em juizo em todos os tribunais e jurisdições de qualquer ordem.

(Continua)



Linhas Portuguesas

Plano da rede ferroviaria

A comissão administrativa da Camara Municipal de Guimarães, numa reunião conjunta, apreciou e discutiu o seguinte parecer, que enviou á Comissão Revisora do Plano da Rede Ferroviaria:

«Do vasto plano por v. ex.^{as} elaborado, interessa especialmente a este concelho o seguinte:

1.º O troço da Senhora da Hora a Trofa, absolutamente indispensavel para ligação da cidade de Guimarães e dos três importantísimos vales constitutivos deste concelho — Ave, Vizela e Selho — com a cidade do Porto e Leixões, sem os graves inconvenientes do actual transbordo da Trofa.

2.º Reconhecemos a urgente necessidade de se constituir a indispensavel linha do Ave, desde Caniços, por Pevidem, Riba de Ave e Camperos ás Taipas e Lanhoso, como também notamos a conveniencia da sua continuação pela Portela de Casares até Basto e Trás-os-Montes, importantes mercados de todo o concelho de Guimarães.

3.º O prolongamento do ramal, Pova de Varzim-Famalicão, até entroncar na linha do Ave, tem particular interesse para este concelho, pela facilidade de comunicações com a Pova de Varzim, onde os nossos munícipes procuram, anualmente, a acção salutar da atmosfera maritima e de onde cada dia lhes vem abundancia de pescado devendo, contudo, preferir-se o terminus desta linha em Brito ou suas proximidades, em lugar de ser em Riba de Ave, não só por permitir um perfil mais suave e economico, mas porque serviria as importantes freguesias de Requião, Ver-

mim, Pousada, Joane e Roule todas elas muito populosas e de consideravel importancia agricola e industrial.

4.º Das linhas incluídas no plano por v. ex.^{as} elaborado, uma ha, a desta cidade a Braga, que, no trafego de passageiros e, sobretudo, de mercadorias pode não encontrar imediatamente justificação. Afigura-se-nos, contudo, indispensavel e vantajosa na parte do seu percurso entre Taipas e Guimarães, porque asseguraria, a esta cidade, a indispensavel comunicação com Lanhoso, Vieira, Basto e Trás-os-Montes e também com Famalicão, Pova de Varzim e mais povoações de litoral.

Um ponto porém queremos salientar, e vem a ser o da grande vantagem de se desistir do traçado, já em estudo, das Taipas, pelo vale de Silvares, até próximo do apeadeiro de Covas, traçado que apenas encontra a fabrica de Campelos, a qual há de vir a utilizar a linha do Ave, substituindo-o por outro mais proveitoso, que levasse aquele troço de linha por Corvite até junto de Caneiros (onde prestaria serviços á industria dali e á da pesca), seguindo depois Vale de Selho acima até próximo do celebre templo de S. Torcato, conhecido centro de turismo e de romagem e também sede de importante industria, que se estende á povoação vizinha da Corredoura, para, finalmente, entroncar na linha de Guimarães, perto desta cidade.

5.º Por ultimo, não podemos deixar de referir-nos ao projectado ramal de Vizela e Caide, por Felgueiras, que grandes vantagem trará a este concelho, pelo apreciavel encurtamento da sua ligação com os concelhos do Vale de Sousa, a região duizense das Beiras.

A circumstancia de, na cidade de Guimarães, e nos três citados vales, deste concelho funcionarem os mais importantes centros fabris do norte, justifica a urgente e absoluta necessidade da respectiva ligação ferroviaria com os mercados de abastecimento e de consumo, nacionais coloniais e estrangeiros, isto é, com os portos do Mouró e de Leixões, com a cidade do Porto e com outros pontos, tanto do litoral como do interior.

Tais as razões em que nos baseamos para pedir prioridade de construção para as linhas acima referidas e pela ordem por aqui acabamos de as citar.»

Linha Setil-Peniche

Uma comissão composta de representantes das camaras municipais, sindicatos agricolas, juntas de freguesia e associações comerciais e industriais de Rio Maior, Caldas da Rainha e Peniche, acompanhada do sr. dr. Figueiroa Rego, director geral dos Serviços Pecuários, entregou, ao sr. ministro do Comercio uma representação, na qual se pede que a linha ferrea Setil-Peniche, a construir, tenha entroncamento na linha do norte, no Setil, e na de oeste, nas Caldas da Rainha. Também pedem os comissionados a urgente construção de um porto de pesca em Peniche.

OS APERFEIÇOAMENTOS DA "GAZETA"

Como dissemos no ultimo numero, a *Gazeta* vai remodelar-se completamente, tanto no seu aspecto grafico e na qualidade do papel, como no seu aspecto literario, sendo nosso projecto aperfeiçoar e ampliar as secções existentes e criar novas secções, em que sejam tratados, com competencia, e por forma a merecer o interesse dos nossos assinantes e leitores, todos os assuntos que tenham cabimento numa publicação desta natureza, tornando de numero para numero mais completas as informações de interesse e muito especialmente as informações que interessem o pessoal ferroviario.

E' evidente que não podemos fazer milagres mas, com os elementos de que dispomos; com a colaboração de tantas pessoas que sabem tratar com competencia e elevação dos assuntos ferroviarios, com os valiosos elementos de direcção, de redacção, de administração e de composição que formam os nossos quadros e com a vontade cada vez mais firme que os anima para aproveitar o prestigio da *Gazeta*, criado laboriosamente em 42 anos de esforços constantes, de trabalho metódico, alguma coisa temos esperança de fazer no sentido de manter a *Gazeta* na sua marcha de prestigio crescente, tornando-a, cada vez mais, uma publicação indispensavel a todos os que trabalham no campo ferroviario e procurando firma-la mais solidamente de numero para numero, como o órgão em que todos os problemas ferroviarios serão focados criteriosamente.

Como órgão de todas as companhias de caminhos de ferro, a *Gazeta* continuará a dar publicidade não só ás informações de caracter oficial que nos termos dos respectivos contractos nos obrigámos a inserir, mas ainda ás informações, á reportagem de toda a especie, que os nossos redactores venham a colher nas regiões respectivas e que, sem duvida, virão a constituir elemento de interesse não só para a *Gazeta* mas também para essas companhias.

Como órgão do pessoal ferroviario, a *Gazeta* terá sempre o maior prazer em dar guarida não só aos artigos doutrinarios da especialidade e ao de-

bate correcto dos problemas ferroviarios mas também ás reclamações justas de qualquer natureza que com correcção sejam formuladas e ás informações que de qualquer forma possam interessar os leitores.

Para isto não basta tudo o que acima apontámos, por muito grande que seja a nossa boa vontade, o nosso desejo de manter e até de aumentar o prestigio da *Gazeta*. Para isto carecemos da colaboração vinda, em forma de informações, dos empregados ferroviarios de todo o paiz, a quem a *Gazeta* deve merecer interesse e carecemos também de que, na medida do possivel, todos os empregados ferroviarios concorram para o aumento do numero de assinantes da *Gazeta*, que só assim poderá manter-se e aperfeiçoar progressivamente todas as suas secções.

*

Como dissemos, uma das secções que iniciaremos no proximo numero será a *Entrevista da Quinzena* que nos permitirá archivar nas colunas da *Gazeta* as opiniões das individualidades mais competentes para se pronunciarem sobre os variados assuntos relacionados com a vida ferroviaria.

Outra secção que nos propomos iniciar será a das *Figuras ferroviarias*, galeria que, sem duvida, será interessante, e em que desfilarão não só as individualidades marcantes pela sua categoria dirigente, mas também as que, fora dessa categoria, mereçam destaque pela sua competencia, pela sua dedicação aos serviços ferroviarios e ainda, para amenisar a secção, as figuras caracteristicas, algumas cheias de pitoresco, que se encontram pelas gares.

Cronicas de viagem será o titulo duma outra secção em que, pouco a pouco, iremos focando as mais belas estações, o que ha que ver nos seus arredores e, enfim, todas as mil impressões que em viagem podem colher-se.

Com estas secções novas e o desenvolvimento que nos propomos dar ás secções já existentes, certos estamos de que conseguiremos tornar a *Gazeta* uma publicação ainda mais merecedora da simpatia e do interesse que tem sabido conquistar.

Trefileries et aminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Lda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748